auto sport 2021年9/3号（隔週金曜日発売）2021年8月20日発売　第58巻第15号　通巻1558号
No.1558
オートスポーツ 2021 9/3号

auto sport

Drive on the edge



F1 後半戦予測

解明 超激戦のメカニズム

絶対王者vs挑戦者
“焦り”はスパイス

CHALLENGER
RedBull HONDA
Max Verstappen

CHAMPION
MERCEDES
Lewis Hamilton

［徹底分析］
プジョー9X8
ル・マン制覇に特化した“選択”
『GT-R LMニスモ』に似てる？

2022年WRC ラリー1規定車のポテンシャル先読み
ハイブリッド化で勢力図リセット？
トヨタ・ヤリス　Mスポーツフォード・プーマ　ヒュンダイ・i20クーペ

SUPER FORMULA タイトル争い予想
夏のもてぎが天王山!?

GT300 SUBARU BRZ
最小排気量&ポート噴射 EJ20エンジンが“戦える”理由

INTERVIEW
ダニエル・リカルド —— トンネルは抜けたのか。
牧野任祐 —— レースは3回やめた。

SAN-EI
CORPORATION

先行するハミルトン
追うフェルスタッペン――逆転劇なるか



２０１７年からチャンピオンの座に君臨し続ける絶対王者ハミルトン
揺るぎないその強さは今季も健在――そう思われたのだが
レッドブル・ホンダのフェルスタッペンがその地位をたびたび脅かし
焦りの色がにじむハミルトンの背中をフェルスタッペンがいま捕らえる

Photo：ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）



V.Rys

焦りはスパイス

予想外続きの展開は
レッドブル・ホンダ躍進の証



Round 1 - Round 11 **RACE REVIEW**

**毎戦、予期せぬレース展開が繰り広げられる2021シーズン
その要因はフェルスタッペン／ホンダの躍進にありそうだ
8回目の戴冠を目指すハミルトンももはや安泰ではない!?**

Text : 柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo : ブラッドミール・リス（Vladmir Rys）／AlfaTauri／LAT

今季のF1は3月の開幕戦からここまで、ほぼ毎戦予測のつかない展開のレースが繰り広げられている。巧みなレース戦略による劇的どんでん返し、逆に唖然とするようなミスで失った勝利、首位独走中のタイヤバースト、チャンピオン候補同士の緊張感あふれるバトル、その末のクラッシュ。ベテランの復活、そして予想外のレースウイナー。書き出せば、きりがないほどだ。

それらの光景は、たしかにこれまでのF1でも見たことはあった。しかしせいぜい1シーズンに一度か二度だった。これほど立て続けに、毎レース信じられないようなことが起きるシーズンは、本当に珍しい。

一番の要因は、2014年から昨年までの7シーズン、ドライバーとコンストラクターズの両選手権を制覇し続けてきたメルセデスの強さに、陰りが見えたことだ。過去2年間、どうしても追いつけなかったレッドブル・ホンダが、今季は互角か、レースによっては彼らをはるかにしのぐ戦闘力を見せている。

同時にフェラーリやマクラレンなど中団チームとの相対的な実力差も縮まっている。それは予選やレースのラップタイム差を見ても明らかで、全体的な実力がぎゅっと縮まれば、自ずと波乱の展開も生まれやすくなる。

ではなぜメルセデスは、レッドブル・ホンダを始めとするライバルたちに追いつかれてしまったのだろう。

最大の理由は、今季の技術規約変更で車体の戦闘力が低下したことだ。危険すぎるほどに増したコーナリングスピードを削ぐために、FIA（国際自動車連盟）はおもにフロア周りとディフューザーに新たな規制をかけた。その規約変更により、ローレーキコンセ



LAT

PUはRBが上!? 総合力でメルセデスを凌駕できるか

プトを貫いてきたメルセデスとアストンマーティンがとくに大きな影響を受けた。ハイレーキのレッドブルに比べ、車体下面で発生するダウンフォースの比率が大きく下がり、ウイングによるダウンフォースにいままで以上に頼らざるをえなくなった。当然、ドラッグの増大など、空力効率の悪化は避けられない。

そこにホンダ製パワーユニット（PU）の進化が、追い打ちをかけた。新世代のホンダ製PUはICE（エンジン本体）の改良で出力増加に成功しただけでなく、低重心、コンパクトになったことで車体の空力、運動性能向上に貢献した。しかも大がかりな変更を施しながらも、信頼性もピカイチだ。「単体の単純比較はできない」と、田辺豊治テクニカルディレクターはあくまで謙虚だが、参戦7年目にしてホンダ製PUはついにメルセデスに追いつき、追い越したのではないか。

運も加味した総合力は？

ここまで戦闘力が拮抗すれば、王者には当然焦りが生まれる。第2戦エミリアロマーニャ決勝レースで、コースオフから復帰しようとしてバリアにぶつかるというルイス・ハミルトンらしからぬミス。第6戦アゼルバイジャン再スタートでの、ステアリング操作ミスによるコースアウト。あるいは第11戦ハンガリーで1台だけスリックへの交換を遅らせて優勝をフイにした、チームの誤った判断。

一方で挑戦者たるレッドブル・ホンダとマックス・フェルスタッペンは、メルセデスとハミルトンほどの致命的なミスは犯していない。前半11戦は6勝5敗だったが、序盤のバーレーン、ポルトガル、スペインの3戦についていえば、総力戦を繰り広げた末の力負けというべきものだった。そしてイギリスはハミルトンとのクラッシュ、ハンガリーはバルテリ・ボッタスによるもらい事故で勝利を逃した。

ついでに言えば今季の幸運の女神は、フェルスタッペンよりハミルトンにより多く微笑んでいる印象だ。イモラの接触事故では上位入賞も難しかったはずが、ボッタスらのクラッシュによる赤旗中断で2位表彰台まではい上がった。イギリスのクラッシュでダメージを負った際も、やはり赤旗中断に救われて優勝を果たした。その結果が両選手権でのメルセデスの首位奪還ということなら、運も含めての現時点での総合力は、メルセデス&ハミルトンがやや勝っているということなのだろう。

そして前半戦のもうひとつの特徴は、2強以外のドライバーも充分に存在感を発揮していることだ。なかでもボッタス、セルジオ・ペレスを押しのけて選手権3位につけるランド・ノリスの活躍は見ごとというほかない。ハンガリーのもらい事故がなければ、16戦連続入賞記録を打ち立てていたに違いない。そのノリスを含め、トップ2チーム以外のドライバー6人が表彰台に上がっていることも、冒頭で述べた『全体的な実力差の接近』を物語る。その傾向はシーズン後半にはいっそう顕著となって、さらにおもしろいレースが見られることだろう。



LAT



AlfaTauri





LAT

ノリスは前半戦を終えランキング３位。オーストリアGPではハミルトンとのクリーンバトルを演じ「ランドはすごいドライバーだ！」と称賛を受けた。フェラーリはルクレールはもちろん新加入のサインツが実力を発揮し始めており、ビノット代表は「今季のベストコンビ」と自信をみせる。アルファタウリも含め目が離せない存在だ。

Round 1 - Round 11

RACE REVIEW

焦りはスパイス

V.Rys



PS

全10チーム テクニカルアップデート・サマリー

それでも開発は続く



F1 NEVER STO

最終開発領域は車体後部に集約

シルバーストン、 ハンガロリンクと前半戦の終盤はクラッシュと議論を呼ぶレースが続いたが、 現行レギュレーションでのマシン開発がいよいよ最終段階を迎えたという意味において、F1はひとつの頂点に達して夏休みに入った。事実上1年半にわたって現行のクルマの開発を続けてきたいま、 ほとんどのチームが22年から始まる革新的な新テクニカルレギュレーションに焦点を合わせている。つまり、定石といえるスパとモンツァに合わせたロードラッグキットを別とすれば、この先投入予定のアップデートはごくわずかというチームが大半を占める。各チームの今季のクルマと開発ポイントをまとめて見るには、いまがベストなタイミングと言えるだろう。

Text：サム・コリンズ（Sam Collins）
Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）
Photo：LAT／XPB／Mercedes／RedBull



開幕戦バーレーンGPにおけるメルセデスW12とレッドブルRB16を同じコーナーで比較してみると、車体後部と路面の離れ具合（ギャップ）は両者ともそこまで違いはない。だがフロントに注目するとレッドブルのノーズ先端のほうが路面すれすれまで下がっているのが分かる。メルセデスとは対照的なレッドブルのショートホイールベース＆ハイレーキコンセプトが、どこまでメルセデスを追い詰めていくのだろうか。



Rd.1 BAHRAIN

開幕戦で露見した技術的な問題を、第２戦までに解決してくるあたりがディフェンディングチャンピオン、メルセデス。ただレッドブルの進化は予想以上で、このアップデートを最後に来季の開発に主軸を移すことはできなかったようだ。

Mercedes

W12

MERCEDES-AMG PETRONAS F1 TEAM 303pts

基本コンセプトと規定がミスマッチ



Rd.2 ITALY

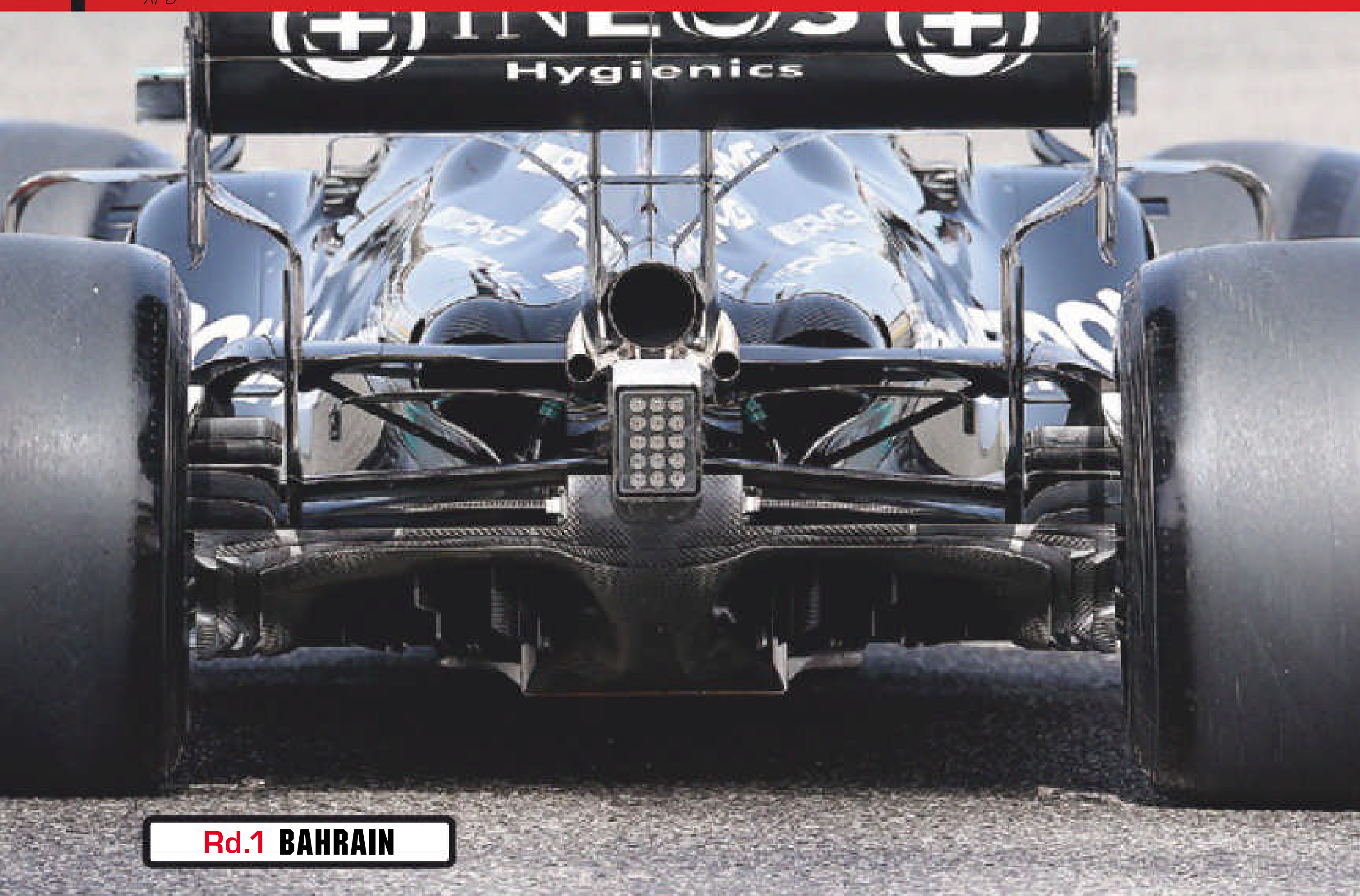
Mercedes

メルセデスには、いまだ解き明かされていないひとつの謎がある。今年初めにアップグレードトークンを何に使ったのか、何度質問しても答えることを拒否しているのだ。それゆえ、メルセデスのアップデートは彼らの動向やレース結果から読み解いていくほかない。

20年のタイトルウイナー、W11から多くを受け継いだこのクルマは、コンセプトの面ではほとんど何も変わっておらず、21年の空力レギュレーションに合わせて変更を加えただけと言ってもいい。しかし、ローレーキでロングホイールベースというメルセデスの基本コンセプトは、今季技術規則との相性が悪く、結果としてレッドブルに対する競争力のアドバンテージの大半が失われた。

メルセデスの当初のもくろみは、アドバンテージを充分に保った状態で、シーズンの早いうちから22年のクルマに専念できるようにすることだった。ところが、マックス・フェルスタッペンとホンダの新しいパワーユニット（PU）の実力を目の当たりにして、彼らはW12の開発に力を注がざるをえなくなった。

プレシーズンテストと開幕戦のバーレーンGPにおいて、W12はハンドリングのバランスが悪いという問題が判明した。サスペンションセットアップの微調整である程度までは改善できたが、第２戦のイモラでは、この問題への新たな対策として新設計のディフューザーを導入した。だが、それでもなおクルマはトリッキーで乗りづらく、



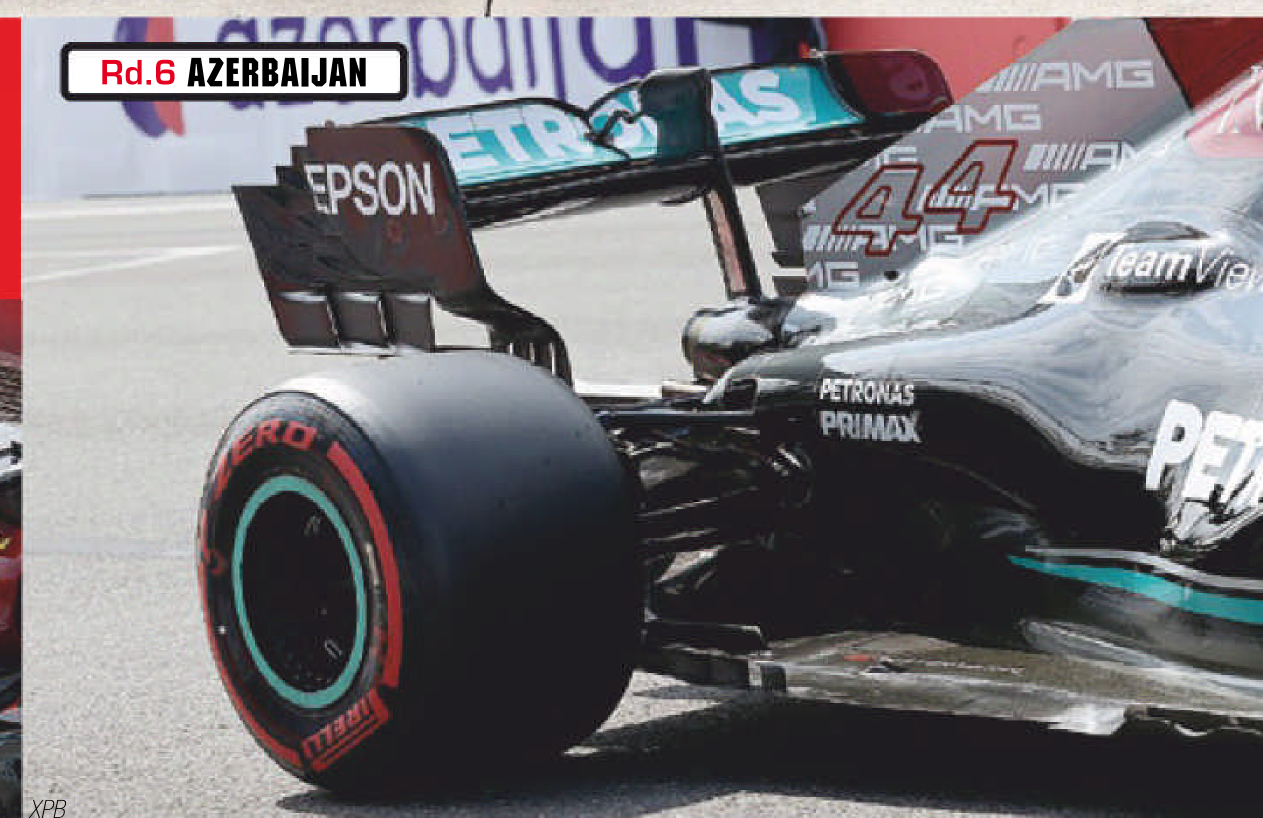
XPB



XPB

【ディフューザー】テスト～開幕戦でリヤの挙動に問題が発生。第２戦エミリアロマーニャに新しい形状のディフューザーを持ち込んだ。テールランプ下の取り付けパーツの形状が大きめになっている。【リヤウイングステー】第２戦では２台とも二本のステータイプのものを使用。第６戦では２台ともステーが一本になっているが、ハミルトンは直線的、ボッタスは曲線的な形状のものを使っている。

F1 それでも開発は続く NEVER STOPS



XPB



XPB



XPB

ルイス・ハミルトンとバルテリ・ボッタスは何度も異なるリヤウイングを試す必要があった。どちらかと言えば、ディフェンディングチャンピオンであるハミルトンのほうが落ち着きのないリヤエンドにはうまく対処していたように見えた。とくにバクーではそのハンドリングの違いがふたりの明暗を分けた。クルマの安定性を重視してハイダウンフォースのリヤウイングを選んだボッタスは、安定性を犠牲にしてダウンフォースレベルが軽めのウイングを選択したハミルトンのレースペースに遠く及ばなかった。

もう一段階アップデートあり？

Ｗ12のポテンシャルを引き出そうと、メルセデスはオーストリアで〝ワッキー〟な（注：奇抜で常軌を逸しているの意）セットアップを試したが、これは完全な失敗に終わった。予選で一発のタイムを出せるソリューションを見つけたものの、リヤタイヤのデグラデーションが以前よりずっと早くなってしまったのだ。実際、メルセデス勢はシーズン前半戦を通じて、ピレリのもっともソフトなＣ５タイヤを使いこなせずに苦戦しており、フロントタイヤの温度維持に有効だったＤＡＳ（デュアル・アクシス・ステアリング）システムのアドバンテージも今季はなし。どうやらこの問題は解決されずに終わりそうで、後半戦でもメルセデスはソフトタイヤに苦しみ続けるだろう。

前半戦の途中で、トト・ウォルフは「すでにチームはＷ12の開発を終了し、来季にフォーカスする」と述べていた。しかし、テクニカルチームはこの言葉に反して、シルバーストンに新コンセプトのフロアを含む大規模なアップデートを持ち込んでいた。結果として、メルセデス勢のペースは少なくともレッドブルと対等になったように見えたが、そこには別のファクターが働いていた可能性も否定できない。

メルセデスはフロアの開発を主眼としているようで、いまだ根本的な解決に至っていないハンドリングバランスの悪さを再発させないようにしつつ、ダウンフォースを最大化するのに腐心している。実際、ハンガリーのプラクティスにおいて、ハミルトンのクルマのフロアでフロービズを用いた走行実験を何度も行なっていた。このことから、シーズン後半戦において彼らは少なくともあと一度は大規模アップデートを投入する可能性を示唆するものと考えられる。



Rd.1 BAHRAIN

メルセデスをはじめライバルチームが22年からの新規定に合わせた開発に重点を移しつつあるなか、レッドブルは最大限の資力を今季に集中させているようだ。今季限りでの撤退を決めているホンダの存在も、目をみはる進化を後押ししていると思われる。

RedBull

RED BULL RACING HONDA　291pts

今季にかける執念が結晶化

RB16B



Rd.10 GB

RedBull

昨年レッドブルは、RB16の安定性に欠けるリヤエンドに悩まされたが、その原因はギヤボックスケーシングの設計にあることが判明した。これを受けて、チームはギヤボックスを設計し直し、いまやその問題はすっかり解決されたようだ。現に今季のクルマは昨年より明らかに安定している。

21年の空力レギュレーションもレッドブルには有利に働いた。ショートホイールベースでハイレーキの空力コンセプトは、最大のライバルであるメルセデスと対照的で、新規定によって失われるダウンフォースの量がW12と比べて少なかったのである。

今季のメルセデスが無敵ではないことに気づいたレッドブルは、すぐにRB16Bの大規模開発に乗り出し、世界選手権のタイトル獲得を目指して確固たるアドバンテージを得ようとした。

まず、初戦のバーレーンではフロアの改良が行なわれ、上面に新たな空力エレメントが追加された。ポルティマオには新型ディフューザー、ブレーキダクト、バージボードの手直し、フロアの小改良からなる大きなアップグレードパッケージを持ち込んだ。

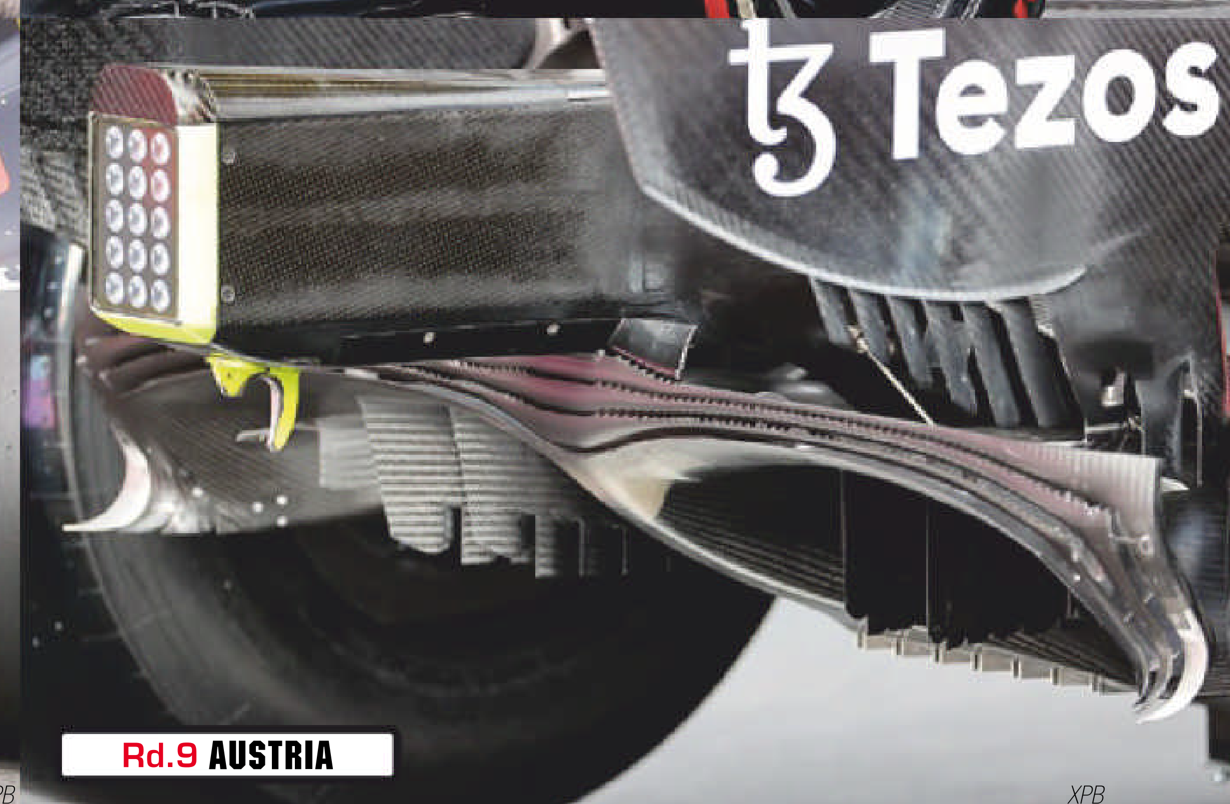
バルセロナで導入したアップデートは、大きな注目を浴びた。2種類の新型リヤウイングのひとつが、高速域では目視でも確認できるほど変形していたのだ。これが議論を呼んだのには理由があった。昨年レッドブルは、メルセデスがフレキシブルウイングを使っているとして、FIAに非公式な苦情を申し入れていたからだ。スペインでレッドブルのウイングを見たライバル







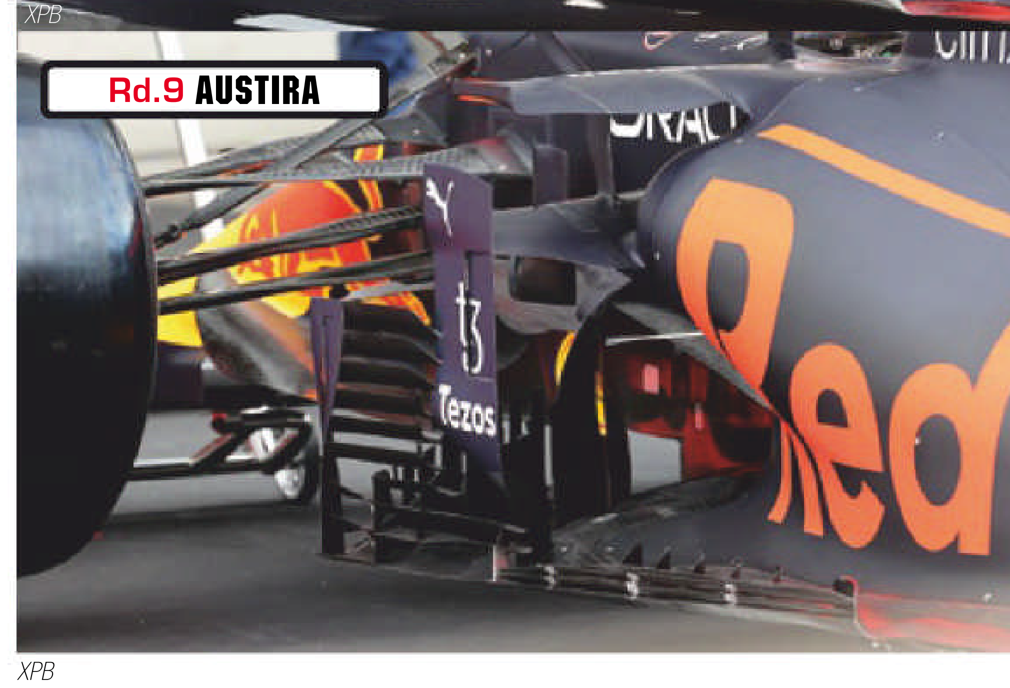




XPB

【リヤウイング】HONDAの『N』上部の切り込み具合が速度によって変化するのがフレキシブルウイング。ライバルチームやFIAからの指摘を受け、モナコ以降形状をあらためた（写真はバクーのもの）。【ディフューザー】フェルスタッペンにのみステーキナイフ状のパーツをとりつけ、そのパーツは徐々に大胆な形状に進化している。【フロア】オーストリアGPでは車体に描かれたチームロゴの『R』の下のフロアに垂直パーツが出現。





XPB

たちは、それゆえ憤慨した。ライバルチームからの正式なクレームを受けたFIAは、新たな検査手順を採用し、レッドブルが持ち込んだような過度にフレキシブルなリヤウイングを使用できないようにした。一方、これに反発したレッドブルは、メルセデスのフロントウイングが走行中に大きく変形していると主張しており、事態はまだ完全に沈静化したとは言いがたい。

　モナコでは、新型リヤウイングとステーキナイフのようなギザギザ状のディフューザーを中心としたハイダウンフォースパッケージを投入し、伝統の一戦を制した。なお、これはマックス・フェルスタッペンのクルマだけに取りつけられており、それがレッドブルの開発パーツ導入の基本方針になっているようだ。

　続くバクーでは、新たなリヤウイング（たわみ量が小さいもの）と新型エンジンカバーが確認できた。レースではフェルスタッペンがリヤタイヤのバーストでリタイアしたが、レッドブルの優位は明らかで、僚友セルジオ・ペレスが移籍後初優勝を飾った。

驚異的な進化

　レッドブルはフランスで今季2基目のホンダ製PUを使用し、これに合わせて潤滑油も新調した。噂によると、ホンダは信頼性を理由としたいくつかの小変更と併せて、ターボチャージャーも改良したらしい。結果として、従来より小さいセーフティマージンでPUを使えるようになったと見られ、その後の2〜3戦でRB16Bに明らかなパフォーマンスの向上をもたらした。ただ不思議なことに、そのアドバンテージはシルバーストンとハンガリーで多少なりとも失われている。これに対しては、技術指令書によってホンダがERSに施した何かが禁止されたとの説がある。ちなみに、昨年8月にもERSに関する技術指令書が出された。ただし、現時点では真偽のほどは不明である。

　オーストリアには、モナコ以上に大胆にデザインされたギザギザ状のディフューザーと、新型のリヤウイングが持ち込まれ、シルバーストンでは中間部分と後部上面に新しいエレメントを設けたフロアを導入した。

　コストキャップ制が施行され、しかも来季から新レギュレーションに移行することを考えると、こうしたレッドブルの開発ペースは驚異的と言ってもいい。どうやら彼らは、22年の新車にリソースを振り向けることよりも、今季の選手権を勝ち取ることを優先しているようだ。

SCUDERIA FERRARI MISSION WINNOW

163pts

SF21

前後ウイングの進化に特化

今季、フェラーリのパフォーマンスが大幅に向上した理由は単純だ。彼らは19年末にFIAと内容非開示の『和解』を行ない、昨年はペナルティとして他チームより低い燃料流量制限を受け入れていた。その縛りが解けたのである。さらに全面新設計のPUと幅を狭めた新ギヤボックスにより、たちまち中団グループのトップへと浮上した。モナコとバクーでの好パフォーマンスが示すように、今年のフェラーリは、とくに低速コーナーとトラクションゾーンではメルセデスやレッドブルにも引けを取らない。

ただSF21の開発はきわめて限定的で、スクーデリアが22年の新車に専念しようとしているのは明らかだ。彼らはフロントウイング（メルセデスのウイングと同じように走行中の変形量はかなり大きい）の開発に精力的に取り組み、ポールリカールとポルティマオで新バージョンを導入。ポルティマオではノーズ下のケープに改良を加え、イモラとポールリカールでリヤウイングも刷新した。

フロア開発にも力を注ぎ、イモラとポルティマオで新空力エレメントが取り入れられた。なかでもオーストリアでの改良型はクルマの安定性向上に大きく寄与し、バクーで続発したタイヤバースト対策として導入されたピレリの改良版リヤタイヤの構造も、どうやらSF21には合っているようだ。タイヤとの相性の良さは、マクラーレンとのコンストラクターズランキング3位争いにおいて重要なファクターになるだろう。



XPB

フロントウイングの開発に力を入れ、それに合わせたリヤウイングの改良にも取り組んでいる。ただウイングの可変量にはFIAから厳しい目が向けられているため対策も怠らない。



XPB

MCLAREN F1 TEAM

163pts

MCL35M

手間をかけて製造部門3位を狙う

マクラーレンは今シーズンPUを変更した唯一のチームであり、ゆえにアップデートトークンを利用できなかった。しかし、メルセデス製PUの使用を前提としていなかったにもかかわらず、とくにランド・ノリスがステアリングを握ると、きわめて高い競争力を発揮する。一方でダニエル・リカルドはノリスに比べて苦戦しているため、誰にでもドライブしやすいクルマではないようだ。

コンストラクターズ選手権でタイトな3位争いを繰り広げているマクラーレンは、フェラーリに競り勝つためにクルマの開発を続けざるをえない状況にある。MCL35Mのフロアデザインは開幕時点でかなりあっさりしたものだったが、すぐにトレンドに追いつき、イモラとオーストリアで改良型を投入。シルバーストンで大幅なアップグレードを行なった。

マクラーレンの開発の特徴は、小さな改変を数多く取り入れる点。バクーで新型エンジンカバー、バルセロナでフロントウイング、ポールリカールでは目立たないが革新的なデザインのリヤウイング翼端板と、他からはだいぶ遅れて取り入れたシャシー上面の『耳』のようなフィンといった具合だ。また、バージボードも開発の焦点のひとつで、ハンガロリンクにその最新版が持ち込まれたが、決勝でバルテリ・ボッタスに破壊されてしまった。

小さいながらも効果的なアップデートは、手間がかかる作業に違いない。そこからもマクラーレンが3位争いを戦い抜こうとする姿勢が見て取れる。



XPB

リヤ翼端板の車体側の辺をよく見ると、上辺にいくにしたがって幅が広がっていく矢羽のような形状になっている。リヤのステーも排気口付近にあったモンキーシート状のパーツがなくなっている。



XPB

ALPINE F1 TEAM

77pts

A521

2年落ちの旧式でも大健闘

A521のベースは19年のルノーRS19で、グリッド上でもっとも旧式なシャシーだ。

アルピーヌはフロアに関して、21年規則で決められた範囲をややタイトに解釈したようで、きわめてベーシックなバージョンで開幕を迎えた。だがそこからの開発ペースはとても速く、大部分に何かしら手を加えられている。これまでに投じられてきたアップデートを逐一リストアップするのは難しいが、たとえば彼らは開幕前のテストとレースを通じて4種類の異なるフロアを試し、第2戦のイモラでまた新しいバージョンを導入しただけではなく、その後も立て続けにいくつものフロアを持ち込んだ。エンジンカバーも数パターンあり、それらを絶えず取り替えている。開幕バーレーンでは、HALOに取りつける空力エレメントも新しくなっていた。

フロントウイングについても同様で、イモラとバクーで新バージョンが確認できたほか、モナコでは恒例のハイダウンフォースパーツと併せてノーズ下面の空力エレメントが新しくなり、バージボードにも多くの細かい改良が加えられた。リヤウイングの翼端板にいたっては、バーレーン、バクー、ポールリカール、ハンガロリンクの4戦で新型が見られたほどだ！

現在、アルピーヌはコンストラクターズランキングで5位だが、6位のアルファタウリとは僅差で、22年に向けての開発と選手権順位のどちらを選ぶべきかという難しい選択に直面している。



XPB

ハロの空力エレメントと同様に改良が続くフロントウイング。とくにフロントウイングはページ上のフェラーリとの違いが顕著だ。A521は旧式であるがゆえ、今季最も頻繁にアップグレードされたクルマだ。

XPB



SCUDERIA ALPHATAURI HONDA

68pts

AT02

ホームレースで最大アップグレード

アルファタウリAT02は実質的にAT01（20年）の改良版だが、フロントサスペンションには大幅に手が加えられている。クルマ全体としては19年のレッドブルRB15の影響が色濃く残り、実際に一部のパーツを共有しているものの、シーズン中の開発についてはレッドブルほどのアグレッシブさは見られない。

ライバルチームと同様に、アルファタウリもフロアの開発に焦点を当ててきた。シーズン開幕前には、かなりの期間にわたって該当部分のデザインを隠しとおしてきたほどだ。その後もこの領域にこだわり続け、イモラとポールリカールで新バージョンのフロアを投入している。彼らはいまや標準となったフロア中央部の『Z字形』を、早い時期から取り入れていたチームのひとつだ。

今季最大のアップグレードは、チームのホームレースであるイモラに向けて用意され、フロントウイング、バージボード、ディフューザーが新型になった。だがイモラ以降、クルマの開発は明らかにスローダウンしており、アルファタウリはすでに技術チームとリソースの大半を22年の新車に振り向けたものと考えられる。それでもピエール・ガスリーが第6戦で3位表彰台に乗り、角田も入賞に届く機会が多くなっている。コンストラクターズランキング5位を狙える位置につけているといえよう。

バージボードに着目すると、上部のヒダが第2戦では直線的な形状に変わっており枚数も増えている。また車体中央部HONDAロゴの下、フロアにも垂直のフィン型エアロパーツが取りつけられていて、後部にいくほどフィンが大きくなっているのが見てとれる。



Rd.1 BAHRAIN
XPB



Rd.2 ITALY
XPB

ASTON MARTIN COGNIZANT F1 TEAM

48pts

AMR21

続・メルセデスコンセプト

『グリーン・メルセデス』と呼ばれるAMR21は、メルセデスW10のフルコピーと言われたレーシングポイントRP20がベース。AMR21はモノコックが新設計されたが、コンセプトは変わらず、ロングホイールベースでローレーキのレイアウトだ。アストンマーティンは『Z字形』フロアを最初に採用し、上面の垂直フィンについても数々の実験を行なってきた。ポルティマオとバルセロナではアップグレードパッケージを投入し、最初は新型のフロアとサイドポンツーンウイング、2回目は新しいディフューザーが中心だった。バクーではハロに新たな空力デバイスを追加し、オーストリアには新設計のディフューザーからフロントウイングにいたる、大規模な空力アップデートパッケージを投じた。その甲斐あって、アストンマーティンの競争力は向上した。一方で、チームは新たな風洞施設を建設するなど先行投資を行なっており、コストキャップ下で許される限りの人材補強を続けている。

アップデートはランス・ストロールから先行して導入されているが、セバスチャン・ベッテルのほうが素早く適応できているといえる。


Rd.9 AUSTRIA
XPB

WILLIAMS RACING

10pts

FW43B

ライバルと逆行した開発戦略

22年に中団グループに復帰することを目指し、今年は耐え忍ぶシーズンになると想定していた。ところが、製造部門の順位を競う状況が生じ舵を切った。リソースに限りがあり、バジェットキャップの対象にならないウイリアムズにとって、順位が上がって分配金が増えれば23年に向けた開発で優位に立てるからだ。シーズンが進むにつれてFW43に速さがあり充分にポイントを獲得できることが分かってきたため、ライバルの開発が減速するころにウイリアムズの開発ペースは逆に上がっていった。イモラで新しいブレーキダクトとフロアを投入して好感触を得たあと、バクーでは再びフロアに改良を加え、バージボードもいくつかのバリエーションが見られた。ポールリカールでのアップグレードパッケージは、新型ディフューザー、フロア、バージボードで構成され、これがシルバーストンで確かな効果を発揮した。そして大波乱のハンガロリンクで、FW43Bは2台そろって入賞したのである。

こうした下位チームのバトルはとかく見過ごされがちだが、順位がひとつ違えば分配金の額は100万ユーロ単位で変わってくる。


XPB
Rd.2 ITALY

ALFA ROMEO RACING ORLEN

3pts

C41

ウイリアムズと一騎打ち

開幕時点でザウバーは、22年の新車開発予算の見通しが立っていなかった。アルファロメオとの契約が延長されるか分からなかったからだ。7月に更新が決まり、チームは新車開発に焦点を切り替えた。ところが夏休みを前にウイリアムズとのコンストラクターズ争いが発生した。この先C41にもある程度のリソースを割く必要が出てくるか。C41のこれまでのアップデートは必要最小限に抑えられており、まずイモラで新しいディフューザーを投入し、バルセロナではバージボードに改良が施された。モナコでフロアのアップグレードを行ない、最後の大規模アップデートとして、バクーでリヤウイング翼端板、ディフューザー、フロントウイングを刷新した。コンストラクターズ8位の座をかけて予定外のアップデートをしてくるかどうか注目だ。

懐事情としては来季に集中したいところだろうが、うれしいような悲しいような製造部門8位奪還のチャンスも逃せない。


Rd.7 FRANCE
XPB

URALKALI HAAS F1 TEAM

0pts

VF-21

ドライバーの育成に専念

ダラーラが製作を請け負うVF-21には、最初から大きな変更は期待できなかった。20年モデルを今季規定に合わせるのが精一杯で、チームは「シーズン中の開発は一切行なわない」と公言していたからだ。結果、VF-21は競争力のないクルマになっているが、ふたりのルーキーにF1を学ばせながら、全開発エンジニアを22年の新車のデザインに専念させられる利点もある。とはいえ、このクルマもテスト時から変化がないわけではない。イモラでは新しいブレーキダクト（フェラーリのデザインに基づくもの）が見られたし、開幕戦には改良版のフロントウイング、ディフューザー、フロア、バージボードを投入している。だがVF-21の開発はこれが最後。今季コンストラクターズポイントを獲得するには“奇跡”のようなものが必要だろう。

ここまでノーポイントではあるがミック・シューマッハーはリタイアすることなく完走し続けており、経験を積んでいる。



Rd.8 AUSTRIA
XPB





YUKI TSUNODA

Moments of the Peaks ― 4

Photo & Report：熱田 護（Mamoru Atsuta）
まとめ：田中康二（Koji Tanaka ／本誌）

Round 11 Hungarian GP
> Qualify: 16th [grid: 16th] Final: 6th









自身最高位の６位入賞も 彼は「満足していない」はず

バーレーンから始まった今季のF1も、このハンガリーが11戦目。いまだ新型コロナの脅威が消えないなか、約４カ月のあいだにこれだけのレース数をこなしてきたためか、関係者の顔にはさすがに疲労の色がにじんでいた。ただ、このハンガリーGPのあとに待っているのは夏休み。僕自身、レース翌日のフライトで帰国することが事前に決まっていて「４カ月ぶりの日本」をすぐそばに感じながらハンガロリンクに入った。レースではスタート直後にアクシデントがあったが、角田裕毅選手はその混乱をうまく避け、一時は４番手に浮上。最終的には７位でチェッカーを受けたけど、セバスチャン・ベッテル選手の失格（レース後の燃料サンプル採取による）もあり、６位という結果に。あれほど荒れた展開のレースで確実にポイントを持ち帰った功績は称えられるべきだと思う。一方で、角田選手自身がこの結果にどれだけ満足しているかを想像すると、僕は「満足していない」と思っている。チームメイトであるピエール・ガスリー選手との予選タイム、決勝でのペースなどには課題が残っている。もっとも、そうした課題を彼なら克服してくれると信じている。その様子を見届けるために、僕はシーズン後半戦も現地に足を運ぶ。



POTENTIAL MAN

第6〜11戦のポイント獲得表から見る
後半戦“伸びしろ”予測

8月末のベルギーから12月のアブダビまでシーズンはまだ長い
焦点はハミルトンとフェルスタッペンのタイトル争いだが
他のドライバーの“伸びしろ”から後半戦のポテンシャルを見ていこう

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：AlfaTauri／RedBull／XPB

夏休み前最後の第11戦ハンガリーGPで、マックス・フェルスタッペンとレッドブル・ホンダはドライバー、コンストラクターズの両選手権で、ルイス・ハミルトンとメルセデスに首位の座を奪われた。

とはいえその差は8、12ポイントとわずかであり、今季はまだ12戦ある。そしてP4からの『前半戦レビュー』で述べたように両者の戦闘力は非常に拮抗している。それだけに今月末から始まる後半戦でもふたりは一進一退の攻防を繰り広げ、タイトル争いが最終戦までもつれ込んでもおかしくない。

そんな展開が予想される後半戦で注目すべきが、『脇役たち』の存在である。その筆頭はいうまでもなく、ふたりのチームメイトであるセルジオ・ペレス、バルテリ・ボッタスだ。彼らがどれだけ援護できるかで、タイトル争いの様相は大きく変わる（自身は不本意だったにせよ、ハンガリーでレッドブルの2台を撃墜したことで、結果的に首位奪還に貢献したボッタスのように）。

そして彼らと同じか、状況次第ではそれ以上の影響力をおよぼしうるのが、二強以外のチームのドライバーたちである。今季はメルセデスとレッドブル・ホンダの実力差が縮まっただけでなく、中団勢もかなり追いついてきている。マクラーレンのランド・ノリスがボッタス、ペレスを抑えてドライバーズ選手権3番手につけているのは、そんな下克上の最たる例といえる。チームの総合力的には、マクラーレン、フェラーリが中団勢のトップ2を形成している。しかし結果にこそ結びついていないものの、マシンパッケージの戦闘力だけでいえばアルファタウリ・ホンダも決して彼らに大きく劣ってはいない。そしてハンガリーでの劇的勝利が物語るように、アルピーヌも隙あらば勝てるだけの力を備えている。

角田の伸びに期待大！

ここに興味深いデータがある。シーズン前半11戦の直近、第6戦〜第11戦の計6レースで複数回ポイントを獲得したドライバーの一覧と、獲得ポイントをまとめたものだ。

ポイント獲得率で88・9%を挙げ、堂々1位に立ったのは角田裕毅だ。開幕戦からの5戦で9位入賞一度きりだったのが、後半6戦で四度の入賞を果たした。僅差で2位のフェルナンド・アロンソも、前半5ポイントだったのが後半は33ポイントを獲得。しかも第

R6〜R11の“伸びしろ”をはかるポイント獲得表

※複数グランプリでポイントを獲得しているドライバーを抽出

	Round 6	Round 7	Round 8	Round 9	Round 10	Round 11	R6-R11 合計	R1-R11 合計	R6-R11 ポイント獲得率（%）
角田裕毅	6	0	1	0	1	8	16	18	88.9
F.アロンソ	8	4	2	1	6	12	33	38	86.8
E.オコン	0	0	0	0	2	25	27	39	69.2
P.ガスリー	15	6	0	2	0	11	34	50	68.0
S.ペレス	25	15	12	8	0	0	60	104	57.7
V.ボッタス	0	12	15	18	15	0	60	108	55.6
L.ノリス	10	10	10	15	12	0	57	113	50.4
C.ルクレール	12	0	6	4	18	0	40	80	50.0
L.ストロール	0	1	4	0	4	0	9	18	50.0
C.サインツ	0	0	8	10	8	15	41	83	49.4
S.ベッテル	18	2	0	0	0	0	20	48	41.7
D.リカルド	2	8	0	6	0	0	16	50	32.0
M.フェルスタッペン	18	26	25	26	0	2	97	187	51.9
L.ハミルトン	0	18	19	12	25	18	92	195	47.2

今シーズンは３月に開幕を迎えたが、前半戦の11ラウンドをさらに半分に分け、６〜８月に行なわれた６ラウンド（R6〜R11）にフォーカス。前半戦で獲得したポイントに対し、第６戦以降で獲得したポイントの割合を算出した。このパーセンテージが高いドライバーほど第６戦以降に調子を上げてきていると言えるため、後半戦での活躍も期待できる!? ちなみに、ランキングトップ２のフェルスタッペンとハミルトンはともにポイント獲得率が50%ほど。どのラウンドでも平均的にポイントを獲得していることが分かる。


AlfaTauri　XPB　XPB　XPB　RedBull

YUKI TSUNODA

F1デビュー戦となったバーレーンでポイントを獲得し幸先のいいスタートを切ったが、第5戦まではノーポイントが続いた。しかし波乱の展開となった第6戦のレースで再び入賞し、そこから得点を重ね調子を上げている。

FERNANDO ALONSO

今季からF1に復帰したアロンソだが第6戦以降、6戦連続でポイントを獲得し続けている。ハンガリーGPでは完璧なアシストでチームメイトにF1初勝利をもたらした。アロンソがタイトル争いをひっかき回すかも!?

ESTEBAN OCON

チームメイトのアロンソが連続してポイントを獲得しているのに対し、オコンの伸びしろランキング3位はハンガリーでの優勝によるところが大きい。だがチームとして上り調子なのは間違いなく後半も注目したい。

SERGIO PEREZ

チームメイトのフェルスタッペンと比較すると物足りなさはあるものの、アゼルバイジャンでの優勝後、クルマへの順応性が格段に向上している様子。シリーズランキングの行方をにぎるドライバーであるのは間違いない。

PIERRE GASLY

アゼルバイジャンで3位表彰台、ハンガリーでもふた桁得点と、常勝ドライバーにアクシデントがあった際に強い印象だ。アルファタウリが波をつかんできているのは間違いなく、後半戦でさらなる上位入賞が期待される。

6戦以降6戦連続入賞と、尻上がりに調子を上げている。

ポイント獲得率が50%前後のドライバーは、1〜5戦目と6〜11戦目でほぼ同数のポイントを獲ったことを意味する。50・4%のノリスは、もらい事故でリタイヤしたハンガリー以外は全戦入賞と群を抜く安定感だ。しかもスペインの8位以外は、すべて5位以上の上位入賞だった。一方、50%のシャルル・ルクレール、49・4%のカルロス・サインツは2位表彰台もある代わりに複数回の下位入賞とリタイアを喫したりと、出入りが多い。これは今季のフェラーリマシンSF21が、サーキットの得手不得手がはっきりしているからかもしれない。対照的にマクラーレンのMCL35Mは、どんなコース特性でも優れた戦闘力を発揮できるマシンなのだろう。ただしダニエル・リカルドはコンスタントに入賞できていないだけでなく、R6〜11での獲得ポイント率は32%と、依然として苦労し続けている。

角田がレースごとに結果を出しつつあるのは、このデータからも明らかである。現時点での角田の課題は予選までにマシンをまとめきれず、一発の速さでピエール・ガスリーにおよばないことだ。それが多くの場合レース結果に反映され、両者のポイント獲得差につながっている（ガスリー50ポイント、角田18ポイント）。

セットアップをなかなかまとめきれないのは、初日フリー走行が1時間短縮されたことも大きい。しかしそのハンディキャップも、経験を積んで解消されつつある。ガスリーと並んでコンスタントに予選Q3に進出するようになれば、アルファタウリ・ホンダのふたりは『タイトル争いの名脇役』としておもしろい存在になるかもしれない。

とはいえハミルトンvsフェルスタッペンのタイトル争いに直接影響しそうなのは（両者のチームメイトを除けば）、やはりノリスとフェラーリのふたりだろう。フェラーリは後半戦でパワーユニットの大きなアップデートを計画しているし、マクラーレンは終盤までマシン開発を続けると公言している。彼らが前半戦以上にパフォーマンスを上げて優勝争いに絡んでくるようだと、ハミルトンとフェルスタッペンのタイトル争いはさらにおもしろ味を増しそうだ。



比類なき存在感

あらためて知らしめられたフェルナンド・アロンソのインパクト

Text：今宮雅子（Masako Imamiya／IRIS）
Photo：ヴラッドミール・リス（Vladmir Rys）／LAT

ハンガリーGPのスタート直後、バルテリ・ボッタスのミスによって引き起こされた大混乱は、誰にとっても気持ちの良いものではなかった。ランド・ノリスへの追突が故意によるものだったとは言わない。ただ、目の前にいるのがマクラーレンではなくルイス・ハミルトンのメルセデスだったら……ボッタスがもっと手前で慎重にブレーキングしたであろうことは容易に想像できる。

レッドブルが被った損害はあまりに大きく、メルセデスがボッタスの〝わずか5グリッド〟降格と引き換えに得たものはあまりに大きい。F1の理不尽さに、誰もがモヤモヤした気持ちに

V.Rys

LAT



ハンガリーはアロンソが03年に初優勝を飾った相性のいいサーキットだ。ハンガロリンクでハミルトンの猛攻に目をみはるドライビングテクニックで対峙したアロンソは、05年サンマリノGPにおいても7度のチャンピオン、シューマッハーを相手に12周の攻防を演じ勝利を収めている。

包まれた。エステバン・オコンの初優勝さえ、シーズン後半に差した暗い影を払拭することはできなかった。

そんなレースに救いをもたらし、F1が本来あるべき最高峰のレベルを示したのはフェルナンド・アロンソだ。

39周終了時点でミディアムからハードに交換したアロンソは、誰よりも速いペースを維持し、4番手ハミルトンに迫りつつあった。ハミルトンが3度目のタイヤ交換を行ない、アロンソの後方に回ったのは47周終了時点。3番手カルロス・サインツとの間隔も一気に詰めて表彰台を目指したアロンソだったが、ストレートスピードで優るフェラーリを攻略しようとするあいだにハミルトンが2秒以上速いラップタイムで迫ってきた。彼がアルピーヌのDRS圏内に入ったのは54周目のこと。

サインツのDRS圏内にいれば、アロンソはハミルトンのDRSから身を守ることができた。しかしメルセデスを封じ込めようとするとすぐ、フェラーリは1秒以上先に逃げてしまった。マシン性能+タイヤ性能+DRSを手にしたハミルトンに対して、アロンソの武器はドライビングテクニックだけ――そこから、ファンにとって至福の10周が生まれた。

予想以上に、ハミルトンは苦戦した。セクター3の3つのコーナーでダウンフォースを失い、充分には近づけずにいた。まるでミラーだけに集中していたように、アロンソは言う。ルイスはラインを間違えていた、と――。

たしかに、最終コーナーを例に取ると、アロンソよりイン側からアプローチするハミルトンの走行ラインでは、コーナーの奥でステアする角度が大きく、乱気流が加速に影響してしまう。しかしアロンソが自らの〝カード〟を明かさないのはデビュー以来変わらない事実。ハミルトンの悩みは〝すべてを見透かされている〟ことにあったに違いない。オーバーテイクに必要なポイントが5つあったとして、誘い込むように1〜3をクリアさせてくれても、アロンソには必ずその先のポイントを抑える余力が残っているのだ。

ターン1で抜ききれず、ふたつ目のDRSでターン2のアウト側に並ぶ。タイヤの性能差を考えればそこからターン3に向けて有利なラインを採れるはずなのに、必ず、アルピーヌがその

360度の視界を持つアロンソが、F1を崇高なスポーツたらしめる

手を封じる。〝それなら〟とターン4に向けて加速で勝負をすると、イン側のアロンソは右にフェアなスペースを残した上で早めにブレーキングを完了し、ターン4出口の〝行こうと思っていたライン〟を先に抑えてしまうのだ。アルピーヌの華麗なリヤビューは、ハミルトンにとってはどれだけ〝魔性〟を帯びていたことだろう？

◆

アロンソのこの才能は、言葉で説明できない。互いの動きを読み取る際には後方のドライバーのほうが有利なはずなのに〝アロンソには360度の視界がある〟と言われるゆえんだ。おそらく、天性の空間認識能力だ。深いドライビングポジションから考えても、目視で確認するより、五感で他者との位置関係やその動きを正確に把握する比類の能力を備えている。

初めてのタイトルを手にする2005年第4戦サンマリノGP。エンジン1基/2グランプリが義務づけられたこの年、ルノーは第3戦の直後にエンジン内部の傷を発見していた。ペナルティを背負うより、傷ついたエンジンでイモラを戦うことを選んだのはアロンソ自身だ。FP1は1周、FP2は10周、FP3は0周、FP4は8周。予選までほとんど走らず、アロンソは2番グリッドを手に入れた。そしてレースでは首位に立ち、終盤の12周は真後ろに迫ったミハエル・シューマッハーを抑え切って勝利を飾った。

「どこかで問題が発生すると不安だったし、レースでも序盤は低回転で走った。ここではポイントを獲れれば上出来だと思っていたけど、エンジン技術者たちはバーレーンの後、信じられないほど精密な分析を実現してくれた」

まだ23歳だったアロンソの言葉だ。

「最後の10周は周回後れのマシンが前にいたけど、僕は追いつこうとしなかった。近づいてダウンフォースを失うと、ミハエルがチャンスを活かすかもしれなかったから」

ハンガロリンクの接近戦、10周以上にわたるアロンソの華麗なディフェンスがなければ、ハミルトンは60周目にはトップ2台に追いつき、勝利を手に入れていたことだろう。

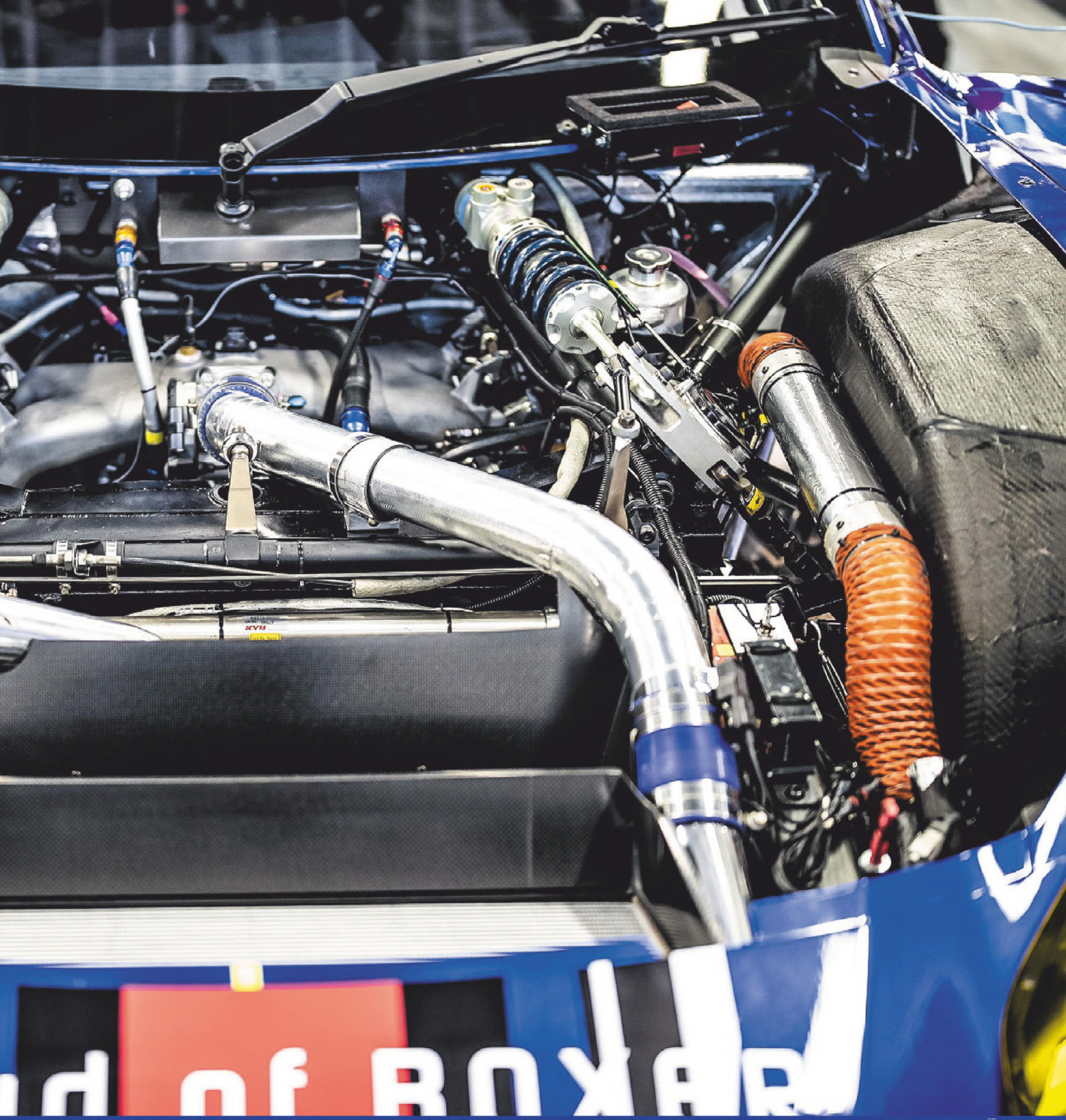
素敵なのは、チームがアロンソに何も指図しなかった点だ。何も言われなかった。でも、ジャイアントスクリーンを見てレースの展開は理解していた。

「だから僕が1周でもルイスを抑えれば、チームとエステバンには千金の価値があると思っていた」――。

ゴールの後、チームとオコンが喜びを分かち合う様子に拍手を送ったアロンソは、その後、駆け寄ってきたオコンを軽々と抱き上げ、微塵の疲れも見せず〝彼が勝者だよ〟とアピールした。

「エステバンにとって、生涯、忘れられない瞬間だと思ったから」

〝努力〟に対して、私たちは至上の敬意を感じる。メダリストたちの笑顔は神々しいほど美しい。同時に、誰も手に入れられない〝天賦の才〟に、息苦しいほどの憧れを抱く――アロンソのF1はドライバーという選手による崇高なスポーツだ。



最小排気量＆唯一のポート噴射
EJ20型エンジンでなぜ奮闘できるのか？

武器は“強さ”と“軽さ”と“制御技術”

大排気量エンジンを搭載するライバルモデルに対して、スバルの主力モデル、スバルBRZ GT300は2ℓターボのEJ20型ボクサーエンジンを武器にGT300クラスで抜群のパフォーマンスを披露。スーパーGTで唯一のポート噴射式エンジンは、いまもなお進化を重ねているが、EJ20の長所と短所、そして、今後の可能性は？ 次期パワーユニットを含めてBRZ GT300の心臓部に迫る！

Text：廣本 泉（Izumi Hiromoto） Photo：吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／益田和久（Kazuhisa Masuda）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／STI

SUPER GT GT300
SUBARU BRZ GT300

EJ 20 specifications
Type:flat-4 turbocharged
Displacement:1994cc
Maximum Horsepower@rpm:450ps/6250rpm
Maximum Torque@rpm:55kg-m/5500rpm



2021年仕様

Y.Yoshimi



2018年仕様

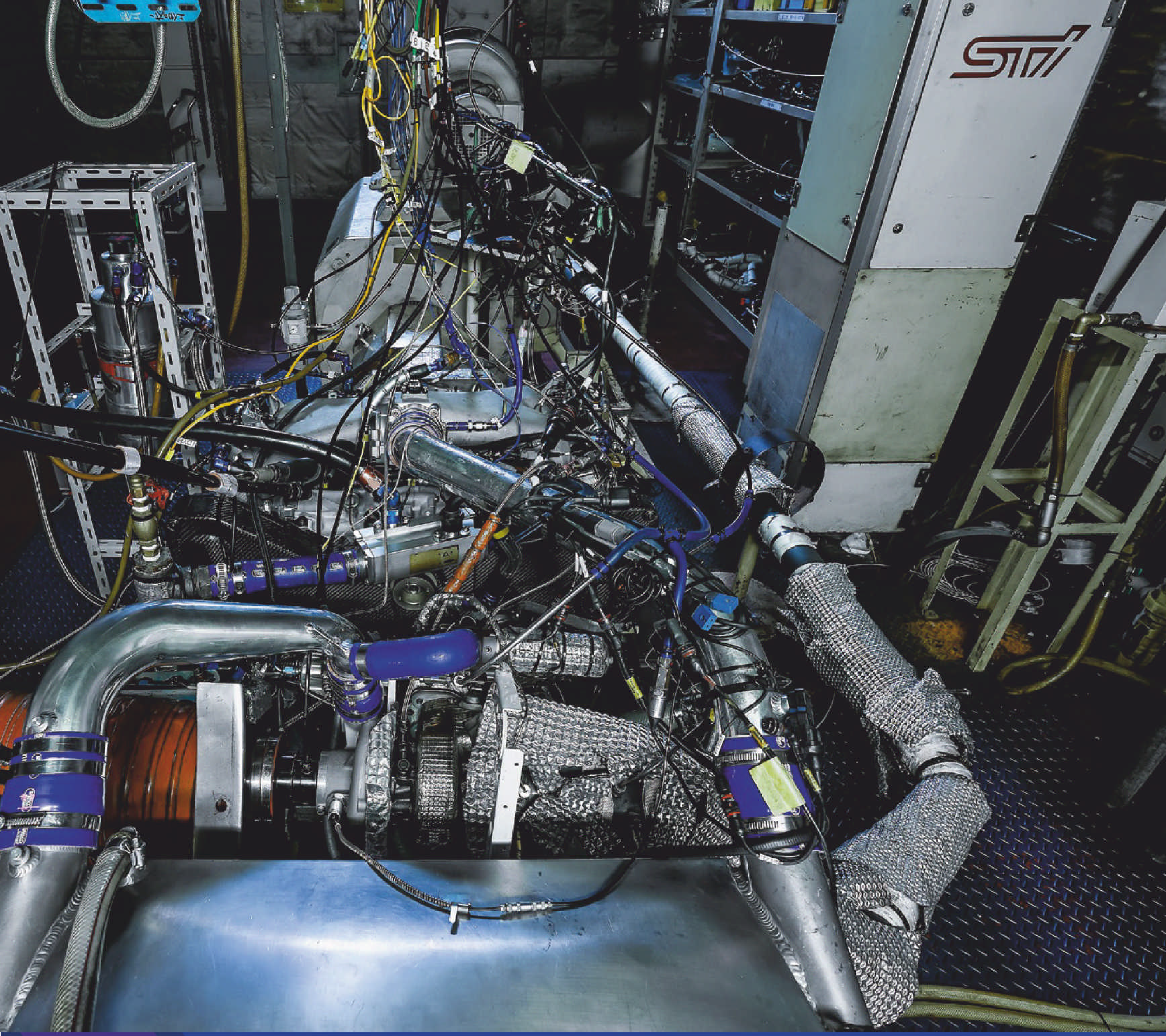


2020年仕様

K.Masuda

上：ピークパワーを求めた結果、2018年はピストンやバルブなどエンジントラブルが続出。小澤総監督は「ブーストを上げても、それを使いこなせるだけの中身がなかった」と当時を回顧する。19年もトラブルが続いた。
下：信頼性を高めるべく、ピストンやバルブの形状を一新。10ミクロン単位での細かい改良が実施された。アンチラグもバンドを広げる方向へ変更。同時にコーナーでの立ち上がりを良くするためにタービンも小型化された。

配線の取り回しを一新。エンジン側とシャシー側で系統を分けることで信頼性が高められている。またボンネットのアウトレットのダクティングを変更することで通風量が増加。冷却性能の向上に寄与している。



STIは三鷹のベンチ室で耐久テストを実施。ラップシミュレーションを行ない、ベンチ上で数千kmを走らせている。設定は富士を想定。以前は鈴鹿を設定していたが、熱負荷を計算すると全開率の高い富士がもっとも過酷に。

SUPER GT GT300
SUBARU BRZ GT300

スーパーGT第2戦・富士の予選で、井口卓人がQ1のAグループで、Q2では山内英輝がトップタイムをマークするなど、61号車スバルBRZ R&Dスポーツがポールポジションを獲得したが、筆者にはそのリザルトが不思議でならなかった。

たしかに2021年型のスバルBRZはベース車両のモデルチェンジに合わせてエアロダイナミクスを一新したことで空力性能が向上していた。さらにBoPが影響していたことも推測されるが、得意とするテクニカルコースの鈴鹿ではなく、1・5kmのロングストレートを有する富士を攻略したことが意外に思えたからだ。

しかも、スバルBRZはテクニカルなセクター3はもちろんのこと、高速セクションのセクター2、トップスピードにおいてもGT300クラスで2番目の数値を記録していた。なぜ、クラス最小排気量の2ℓターボエンジンを搭載した同モデルがハイスピードコースの富士を攻略できたのか？　現在は筒内直接噴射の直噴エンジンが主流となり、スーパーGT参加車両のなかで唯一のポート噴射式となるEJ20型エンジンがいまもなお、最前線で活躍することができるのか？

「富士の予選はスリップが使えただけです。単独なら最高速はトップのマシンより5km／hぐらい遅い状況で、ポジションとしては12番手ぐらいです」

そう苦笑いするのは20年にエンジニアとして復帰し、21年に総監督に就任したSTIの小澤正弘氏だ。

しかし、その一方でEJ20はスーパ



STI



2020年仕様

STI

EJ20はWRCで活躍。「リストリクターは34mmでしたが、3000rpmでチョークするほどブーストをかけていました」と小澤総監督。スーパーGTでは1997年の37mmから現在は42mmまでリストリクターが拡大し、出力が向上している。

ーGTに参戦を開始して以来、ブラッシュアップが重ねられており、いまもなお確実に進化を続けている。

EJ20がスーパーGTにデビューしたのは1997年のことだった。前身の全日本GT選手権にキャロッセのワークスチーム、クスコレーシングがGC8型インプレッサを投入したことをきっかけに、STIがエンジン開発をサポート。「当時のGTの出力は300psぐらいで、WRCとほぼ同じエンジンでした」と小澤総監督は当時を回顧する。WRCで培った技術がレースシーンにおいても礎となっていた。

STI



「スバルはWRCを戦うために、EJ20という頑丈なエンジンを作りました。フルクローズドデッキ（クローズドデッキは、水路の断面より小さな水穴が開けられたシリンダーブロックの上面形状を持つタイプ。構造上、クローズドデッキは冷却効率の面では劣るが、耐久性の面で優れるのが一般的）で、エンジンブロック、ヘッドも頑丈でどんなに過給圧をかけても壊れない。WRCはトルクを出さないと戦えないので、80kgmを出すために最大過給圧は400kPaという数値になっていたけど、それでも耐えられるエンジンだったのでスーパーGTでもベースとして使用することができる。スーパーGTでは規定に合わせてリストリクターが拡大されていったので、コンロッドやピストンなどのムービングパーツは耐久性を高めるために進化しましたが、エンジンブロックやヘッドは変わっていません」

上：IHI製タービンを採用。2020年よりA/Rを小さくして、ターボ回転のピックアップ特性を改善した小型のタービンを採用している。この結果、最高出力は減少したものの、レスポンスが向上したことでタイムアップに成功。20年は１種類のタービンで戦い抜いたが、「エンジン回転数が下がらずにキープできるコースは大きいタービンに変更してもいいかも」と小澤総監督。右：右が20年から投入しているタービンで左が19年仕様。

STI



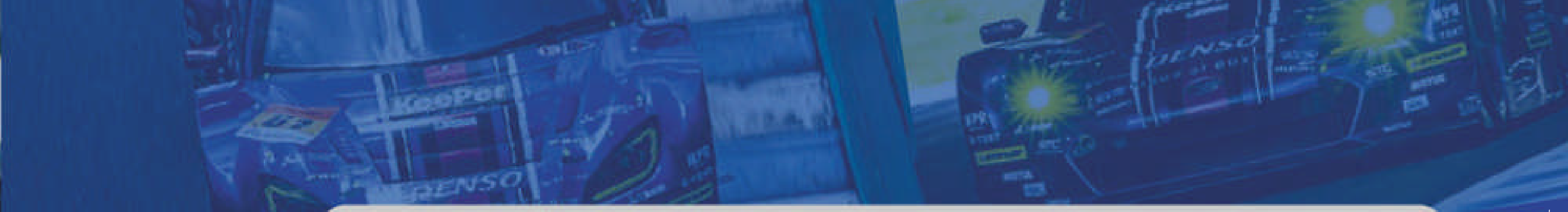
2019年仕様／2020年仕様

STI

つまり、この〝強さ〟こそ、EJ20型エンジンの武器と言える。加えて同エンジンの武器となるのが〝軽さ〟だ。

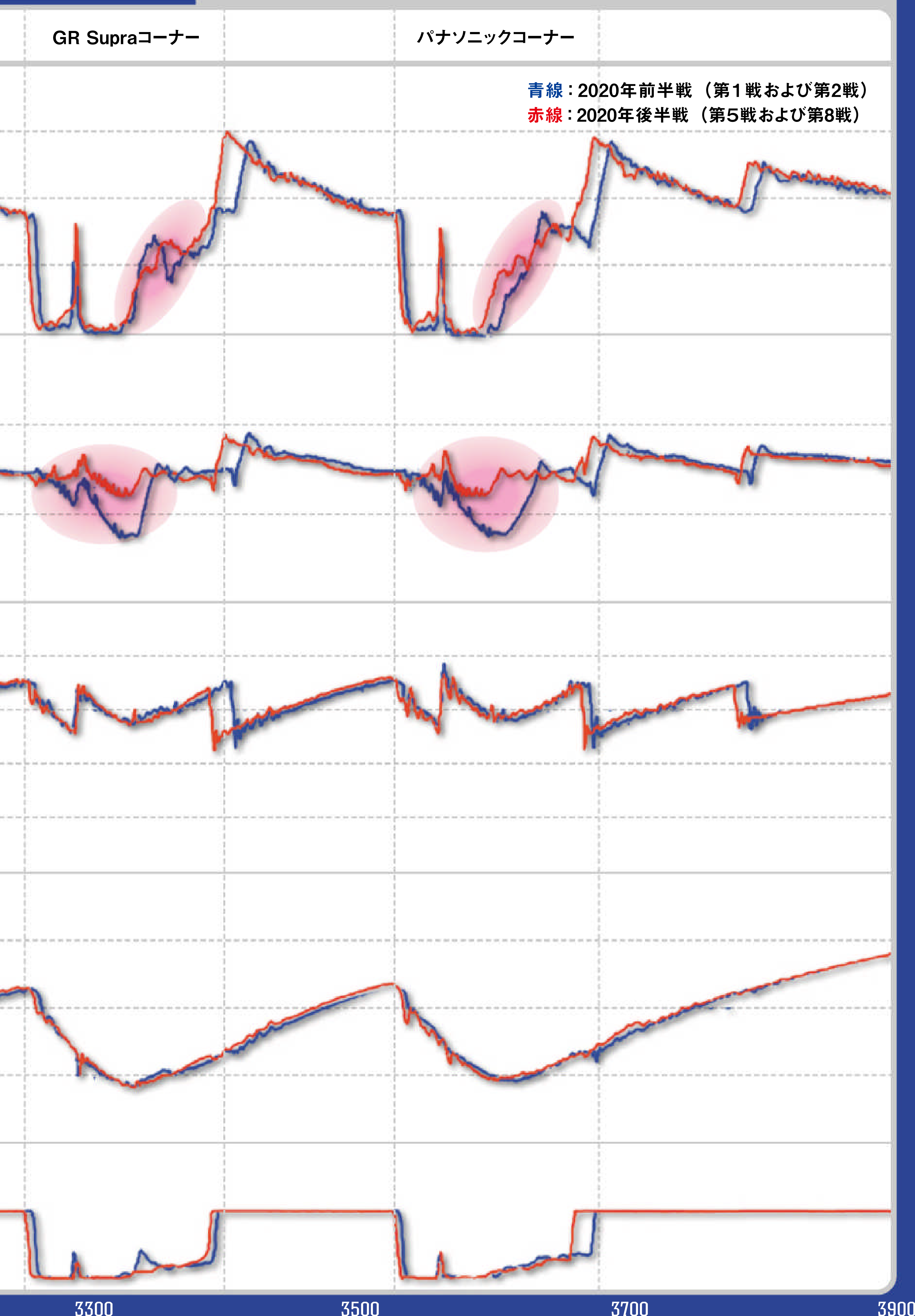
「水平対向の4気筒は非常に軽い。おそらく、GT500クラスに参戦する各メーカーのNREと同じぐらいの重さだと思いますが、直列4気筒のNREより、水平対向のEJ20のほうがフロントに搭載しても重心を低くすることができる。そこから起因するターンインの回頭性やブレーキングは武器になる。量産車以上にレーシングカーでは水平対向のメリットが際立ちます」

強さと軽さを誇るEJ20型エンジンだが、その一方で、前述のとおり、2ℓという小排気量ゆえにパワー不足は否めない。そこでSTIは18年から19年にかけてピークパワーを求めてエンジンの改良を実施したが、その代償としてトラブルが頻発した。そのため、20年は信頼性の向上をテーマにピストンの冠面形状やスカートのシェイプを変更。これと合わせてアンチラグ制御



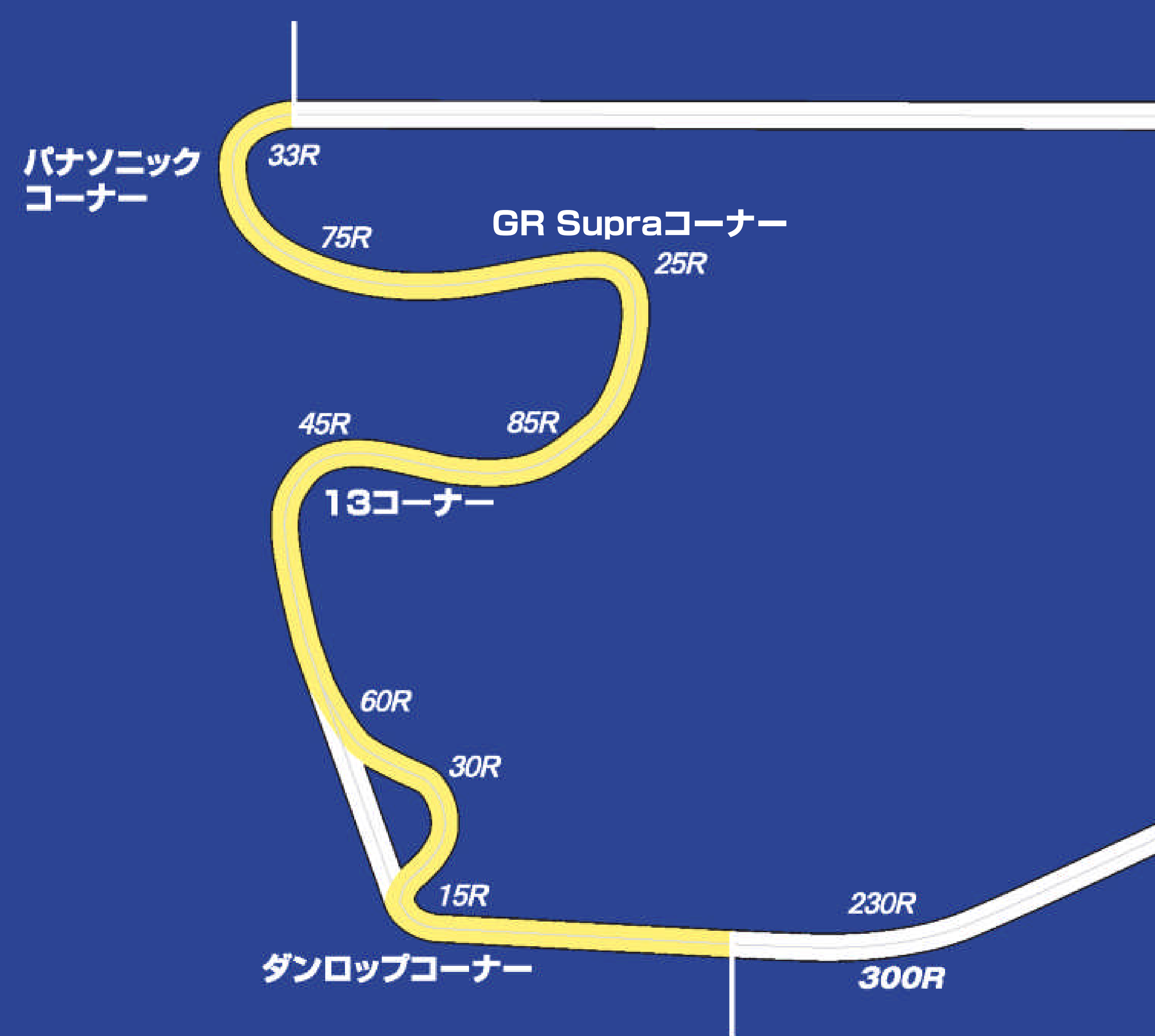
2020年富士スピードウェイ／セクター3ロガー比較

2020年の前半戦と後半戦で富士のアンチラグ制御およびスロットル制御を変更。そのデータがこちらのグラフだ。青線が第1戦および第2戦、赤線が第5戦および第8戦で、その違いは吸気圧とターボ回転を見れば一目瞭然。ダンロップコーナー、第13コーナー、GRスープラコーナー、最終コーナーとすべてのコーナーにおいて早いタイミングで吸気し、ターボを高回転させることで立ち上がりが向上。結果として初期のトルク不足が改善されており、ラップタイムも向上した。事実、コンディションの違いがあるとはいえ、第3戦の1分36秒455（予選Q2／山内英輝）に対して、第8戦の1分35秒009（予選Q2／山内英輝）と大幅に向上している。





STIはドライバーのリクエストに応じて各ラウンドでアンチラグおよびスロットルの制御を調整。コーナー単位で制御を変更するなどピンポイントのセッティングを行なっている。



やスロットル制御を見直したことでトラクション性能が向上したのだが、この〝制御技術〟もスバルBRZの躍進を支えていた。

「以前は出力を重視していましたが、20年からピークを落としてもバンドを広げてアンチラグを使えるように変えました。早くターボが立ち上がるようになったし、タイヤに合わせたセットアップがうまくいって回頭性が良くなったことで富士の最終コーナーでも初期のトルク不足が解消し、結果としてトップスピードも改善されてきた。基本的にアンチラグやスロットルの制御はレースに合わせて煮詰めていて『あそこのコーナーのスロットルのツキをあげて欲しい』とか、ドライバーのリクエストを聞きながらピンポイントで合わせています」と小澤総監督。

そうした開発の成果はドライバーのひとり、井口も体感している。

「4年前までは富士のストレートでおいていかれたんですけど、その感覚はなくなりました。ほかのコースにおいても、コーナーごとに制御を細かく変えてもらっているのでコントロールもしやすい。ピークパワーは少ないけれど、ライバル車両の大排気量と戦えるエンジンになっています」

このように抜群の〝強さ〟と〝軽さ〟、そして〝制御技術〟で、スバルBRZの躍進を支えてきたEJ20型エンジン。21年仕様のエンジンに至ってもピストン割れやバルブ折損に対応すべく、形状の見直しが行なわれたほか、ハーネスの取り回しをシンプルにしつつ、エンジン側とシャシー側で系統を分けるなど細部の熟成に余念がない。

さらにニューモデルになったことで、ボンネットのアウトレットのダクティングも刷新されて通風量が増え、冷却性能の効率アップが図られたことも21年の改良点といっていい。

開発フィールドがWRCからスーパーGTに変わっても進化を続けるEJ20型エンジンだが、今後の可能性について小澤総監督は次のように語る。

「伸びしろを作らないといけない。いまは軽い車体のおかげで出力が控えめでもバランスは取れていますが、近い将来、出力アップが求められてくると思うので、その方向で開発を進めよう

T.Ogasawara



T.Ogasawara





K.Masuda

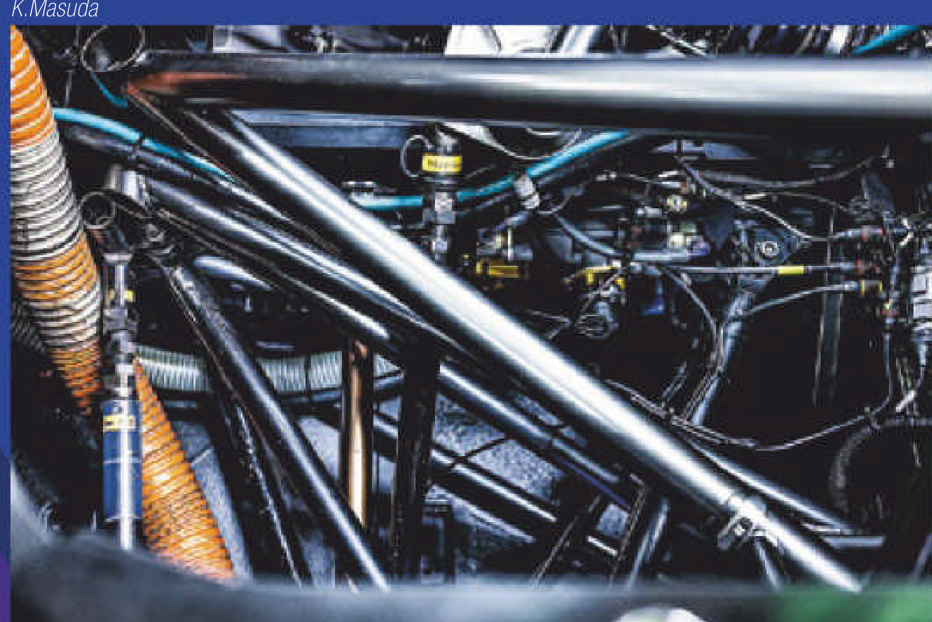
ベース車のモデルチェンジに合わせてエアロダイナミクスも一新。さらに岡山で投入した通常のカナードと、ドラッグの低減を図った富士用のフリックボックスを開幕前にふたつの空力パーツとして登録したほか、鈴鹿以降のコーナリングサーキットに備えて３つめの空力デバイスを申請するなど、エンジン以外の部分においてもアップデートを実施。

K.Masuda

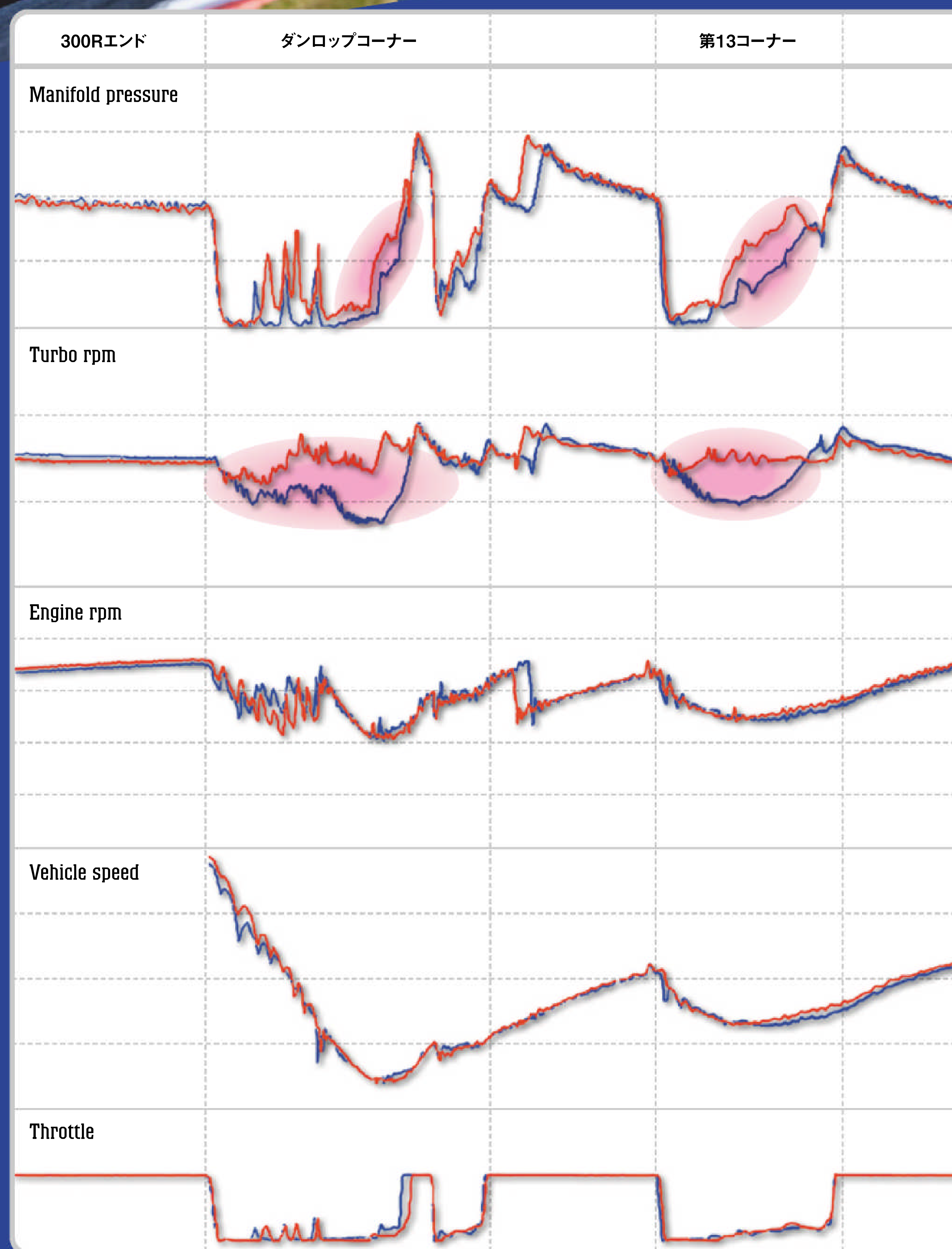


2021年より総監督に就任したSTIの小澤氏はエンジニアとしての実績が豊富で、WRCやスーパーGT、GRCなどでエンジン開発を担当していた。15年のニュル24時間レースでは監督としても手腕を発揮している。

K.Masuda



2021年はジオメトリーも変更。アームの取り付け点をフロントとリヤの前後上下で変更できるGT300車両（旧JAF-GT）はセッティングの自由度が高く、いままで使っていなかった新たな領域で合わせ込みを行なっている。



SUPER GT GT300
SUBARU BRZ GT300

としています。BoPで空気さえもらえれば、ブーストを上げることによってパワーも得られると思います」

その一方で、直噴の水平対向エンジンの登場が気になるところだが、ベースモデル（現行の量産BRZは筒内直接噴射とポート噴射を併用する燃料噴射システム『D-4S』を採用）に合わせて直噴のFA型エンジンの投入は計画していないのか？

「基本的に今後もしばらくEJで戦えるようにしたいと思っていますが、量産車でポート噴射のエンジンはないですからね。直噴であれば燃費が5%から10%が向上するのでピットでの給油時間が1秒から2秒は変わってくるし、燃焼の制御も直噴だとやりやすいので、スーパーGTにおいてもメリットが多い。でも、いまの直噴エンジンは燃費を重視していて、強さとは別の方向にふられているのでベースにするのは難しい。肉厚を厚くした競技専用のエンジンを作らないといけないけれど開発コストがかかるので、なかなか着手できないのが現状です」

STIにとっても苦しい状況にあり、今後もしばらくはEJ20でスーパーGTを戦うことになるが、これまで培った技術をもとに、この熟成のパワーユニットは進化を続けていくに違いない。同時に量産車のすべてのエンジンが直噴となっていることから、スバルとしても競技を前提にした直噴のハイスペックエンジンが期待される。近い将来、スーパーGTで〝直噴ボクサー〟が先行開発される日が来ることを楽しみにしているファンは少なくない。

TOYOTA GAZOO Racing
86/BRZ Race
参戦レポート

KEEP THINKING TO WIN
RECARO RACING TEAM
戦いの流儀

SUGOラウンドは、レカロレーシングチームにとって特別な戦いだった。これまでになかったほど入念に準備を進め、結果を追い求めたのである。しかし、チームが進むべき方向をスタッフみなが見据え、強い気持ちをもって迎えた7月24日（土）、25日（日）の予選・決勝では、思い描いていたような順位を得ることができず、86／BRZレースの厳しさを痛感することとなった。

8大会で2021年のシリーズが競われる86／BRZレースにおいて、レカロレーシングチームはスポーツランドSUGOで開催される第4大会を重点レースと位置づけていた。昨年のSUGOでは906号車の佐々木孝太、988号車の井口卓人ともにポイントを獲得しているが、ふたりは予選のタイムアタック中、コントロールラインを超える直前に赤旗が出るという不運に巻き込まれている。計測されていればふたりともトップ3が確実のタイムだったが、だからこそSUGOでは勝負ができるという自信があった。さらにこの第4大会からレカロレーシングチームに小暮卓史が加わり、909号車のステアリングを握る。2010年のスーパーGT GT500シリーズチャンピオンをドライバーに迎えたことはビッグニュースだったが、これによりチーム体制をいっそう強化。また、SUGOでテストを繰り返し、マシンのセットアップとデータの収集に務めてきたのである。

23日の公式練習においても手応えを感じ、あとは2日間にわたる予選・決勝のコンディションにタイヤの内圧をしっかりと合わせ込み、ドライバーにマシンを託すだけと準備は整った。そうして予選に臨んだにもかかわらず、井口の15位がチームの最高位と結果は想像していないものとなった。順位だけではない。予選で宮田莉朋の叩き出したベストタイムは1分38秒780。これに対し井口は1分39秒931で、トップとのタイム差が1秒以上も開いてしまったのである。

チーム全体に衝撃が走った。レカロレーシングチームのチームマネージャーを務める前口氏は、「これまでに経験したことのない敗北と感じた」という。そして、ドライバー、スタッフも同じような思いを抱いていた。1秒以上というタイム差に、トップチームがレースに注ぎ込むとてつもないエネルギー量を感じずにはいられない。予選トップの宮田、そして2番手となった菅波冬悟はコースレコードを塗り替えていた。これまでの記録は2019年



立ちはだかった高い壁

小暮卓史が新たに加入し、準備を整え臨んだSUGO
厳しい結果を糧にして、前へ進むことはできるのか？

Text：清水雅史（Masashi Shimizu／モンキープロダクション）
Photo：吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／YOZO

Y.Yoshimi

に阪口良平がマークしたものだが、そのレースが5月開催だったことを考えると、うだるような暑さのなかで行なわれたアタックにおいてタイムが更新されたことは驚きでしかない。

このカテゴリーのタイムアタックでは、ブレーキングポイント、リリースポイント、ステリングを切るタイミング、アクセルオンオフなど、繊細かつ大胆に、しかもごく小さなスイートスポットでコントロールすることが求められ、ほんの些細なミスさえしないことがトップタイムを出す必須条件となる。そのコントロールの確かさを少しでも上げるために、ドライバーのフィーリングに合わせたきめ細やかなセッティングを行なう。つまり絶対値が決まっていて、引き算されるミスをいかに減らすかがポイントと考えていた。

しかしトップチームは違った。路気温や路面コンディションなどの外的要因をものともせず、コースレコードを上回ることを明確な目標に設定している。そのために何を足し算すればいいのか、ドライバーはドライビング技術を、メカニックはマシンを、ともにミスしない前提であらゆる可能性を考え入念に準備しているのである。

初参戦となった小暮は、決勝で追い上げを見せたものの第1レース17位、第2レース18位という結果に終わった。これまで小暮が戦ってきたフォーミュラやSUPER GTのマシンとは異なり、市販車ベースのワンメイクレースには独特なマシンコントロールが求められ、この点においてドライバーの多くは想像を超えた高いレベルを極めている。そんなレースの初陣ということを考えれば、今後のさらなる活躍が期待できる内容である。「まだまだ発展途上にあるが、課題ややるべきことは見えてきた。戦える自信はある。今後も全力でレースに臨みたい」。小暮は力強く語った。

前口氏は、「小暮選手のレースに向かう真摯な姿勢は、やはり国内モータースポーツの頂点を極めた実績と経験をもつ素晴らしいドライバーだと強く感じます。簡単ではありませんが、必ず小暮選手が良い結果を出せるようチームとして今後も全力でサポートしていきます。その一方で、チームが乗り越えなくてはならない壁の高さを実感したいま、よりよい結果を出すためにどうすればいいのかはまだつかめていません。それでも、この素晴らしいドライバーとスタッフとともに勝ちたいという気持ちは変わらず、まだまだ前を向いて戦っていきます」と話す。次回、十勝の戦いにどう挑むのか。レカロレーシングチームは模索し続ける。


Y.Yoshimi

SUGOラウンドは１大会２戦のダブルヘッダーのレースフォーマットで行なわれ、予選のベストタイムで第１レース（第４戦）、セカンドベストタイムにより第２レース（第５戦）のグリッドを決める。このためセカンドベストの落ち幅をできるだけ抑える走りが求められ、さらにタイヤの本数は予選から２度の決勝まで１セットのみの使用と定められているから、それに配慮したタイヤマネジメントも必要になる。そんな予選と決勝レースに向け、レカロレーシングチームは各マシンともに通常のレースウイークより２セット多いタイヤを用意し、21日から直前のテストを行なった。しかし、順調にスケジュールをこなしたにもかかわらず、予選結果は振るわなかった。それでも３人のドライバーは第１、第２レースとも果敢に追い上げ、第２レースでは佐々木がポイントを獲得している。

RECARO RACING TEAM Rd.04 Race Result

No.906　RECARO 86 DL K　佐々木孝太選手
予選ベストタイム19位（1:40'082）、セカンドタイム16位（1:40'627）、
第4戦決勝レース13位、第5戦決勝レース10位

No.909　RECARO BRZ DL T　小暮卓史選手
予選ベストタイム23位（1:41'181）、セカンドタイム23位（1:41'657）、
第4戦決勝レース17位、第5戦決勝レース18位

No.988　RECARO BRZ BS T　井口卓人選手
予選ベストタイム15位（1:39'931）、セカンドタイム18位（1:40'745）、
第4戦決勝レース12位、第5戦決勝レース12位

2021年
11月11～14日
ついに日本へ！

FORUM8 Rally Japan 2021

© Rally Japan

WRCジャーナリスト／フォトグラファー 古賀敬介さん直伝！



ラリージャパンを楽しみ尽くすための「必勝法」 Vol.3

WRカードライバー 7人の素顔

選ばれし者だけがドライブできるラリーカーピラミッドの頂点「ワールドラリーカー」。そのWRカーを今年のラリージャパンでドライブするであろう7人をピックアップ。今回は読者のみなさんへの“推しメン”探しの材料として彼らのパーソナリティに着目。人となりもよく知る古賀敬介さんがホンの少しだけ独断と偏見も入れて紹介してくれます！

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Illustrations：倉持正志（Masashi Kuramochi / METMANIA）

#1 セバスチャン・オジエ

フランス
TOYOTA GAZOO Racing WORLD RALLY TEAM



これまで７回世界王者に輝いた生ける伝説、セバスチャン・オジエ。WRCフル参戦は今年が最後と公言していますが、いまもその実力はWRCナンバーワンです。彼はフランスの山村出身で、スキーのインストラクターをしながら雪道を走り回っていましたが、ラリーを始めると超特急で頂点に登り詰めました。若いころは負けん気が強く、キンキンに尖っていましたが、いまやいい意味で丸くなり、人間的な魅力に溢れています。また、かなりの“親バカ”であることを自認してもいます。そんなオジエの大好物はお寿司。今年のラリー・モンテカルロの最終日前夜、どうしてもお寿司が食べたくなり、ホテルにデリバリーを頼んだほどのSUSHI MANIAなのです。

#69 カッレ・ロバンペラ

フィンランド
TOYOTA GAZOO Racing WORLD RALLY TEAM



今季のエストニアで20歳290日というWRC史上最年少記録で優勝したカッレ・ロバンペラは将来の世界王者候補。WRカー２年目ながら超高速ラリーでの速さはピカイチですが、それもそのはず。６歳くらいから氷上でクルマの運転を始め、８歳のときにはドリフトをマスターしていたという天才なのです。父ハリさんもWRC優勝経験のあるドライバーですが、すでに父を超えたともっぱらの評判。そんなカッレの趣味はドリフト。子供のころから日本のドリフトに憧れていたそうです。エビスサーキットを聖地と崇め、ドリ車も持っているとか。WRCドライバーになったいまも、親友の勝田貴元とフィンランドの凍った湖の上でドリフトの練習に励んでいます。

#33 エルフィン・エバンス

イギリス
TOYOTA GAZOO Racing WORLD RALLY TEAM



エルフィン・エバンスはWRC界のジェントルマン。イギリスはウェールズ出身のエバンスは、普段はとにかく冷静で凛としていますが、走っているときだけは修羅のごとくアグレッシブな表情になります。2020年は最終戦までチームメイトのセバスチャン・オジエとタイトルを争い、僅差で敗れましたが、その速さはWRCトップクラスです。エバンスの趣味は自転車で、MTBはかなりの腕前と評判。ウェールズの自宅の周辺には最高のトレイルがあり、そこをMTBで走るのがエバンスお気に入りのフィジカルトレーニングのようです。ちなみに、彼のお父さんのグウィンダフさんも元ラリードライバーで、1996年にはイギリス王者に輝いたほどの名手でした。

#8

エストニア

HYUNDAI SHELL MOBIS WORLD RALLY TEAM

オィット・タナック



オィット・タナックは、母国エストニアでは彼のキャリアやWRCでの戦いと苦悩を追ったドキュメント映画が製作され、大ヒットしたほどの人気者。2019年にトヨタで世界王者に輝いてからは国民的ヒーローです。基本的にクールで口数もあまり多くなく、ややぶっきらぼうな印象を受けますが、実際は「マジメで優しくていい人」と彼をよく知る人たち。WRCドライバーではオジエと仲が良く、勝田貴元を弟のように可愛がっています。彼の大好物は焼肉。トヨタ時代に来日した際、焼肉屋さんで食べたカルビに感動し、滞在中は毎晩カルビばかり食べていたとか。「エストニアに日本のカルビ肉を輸入できないものか」と真剣に考えているという噂です。

#11

ベルギー

HYUNDAI SHELL MOBIS WORLD RALLY TEAM

ティエリー・ヌービル



色付きテンプルのメガネがトレードマークのティエリー・ヌービルはベルギーの出身。ベルギーはオランダ語、フランス語、ドイツ語が公用語として認められていて、ヌービルはドイツ語圏の出身ですが、ペースノートはフランス語。英語も話せるマルチリンガルです。WRCには2008年にデビュー。そのころはややふっくらしていましたが、「これでは世界のトップに立てん」と肉体改造に着手。トレーニングに打ち込んだ結果、いまやWRCドライバーのなかでも1、2を争う筋肉マンに！　いわゆる“細マッチョ”に仕上がっています。喜怒哀楽がハッキリしていて、ラリー中はアタマに血が上ることもたまにありますが、普段はよく笑う明朗快活なナイスガイです。

#18

日本

TOYOTA GAZOO Racing WORLD RALLY TEAM

勝田 貴元



勝田貴元は祖父の照夫さん、父の範彦さんもラリードライバーという、ラリー一家の出身です。貴元は全日本カート選手権最高峰のKF1などを経て、全日本F3でシリーズ２位になるなど、フォーミュラのエリートコースを歩んできましたが、血が騒いできたのか、ラリードライバーに転身。フィンランドに住みながら修業を続け、いまやオジエと優勝争いをするまでに成長してきています。フィンランドでの生活にもすっかり慣れた様子。唯一の不満は気軽に日本食を楽しめないこと。奥さまの手料理に舌鼓を打っているようですが、大好物であるCoCo壱番屋のカレーを食べられないはツラいのだとか。ラリージャパンで帰国した際はココイチ直行ですかね？

#44

イギリス

M-SPORT FORD WORLD RALLY TEAM

ガス・グリーンスミス



M-SPORT FORDのレギュラードライバー、ガス・グリーンスミスは少年時代にイギリスの名門チームであるマンチェスター・シティFCのユースでゴールキーパーを務めるなど、サッカーに打ち込んでいました。しかし、モータースポーツに目覚め、レーシングカートでキャリアをスタート。現F1ドライバーのシャルル・ルクレールと同じ時代にU18世界選手権に出場するなど活躍していましたが、2013年ラリーに転向。オイル会社を営む裕福な家族のバックアップを受けながらキャリアを積み重ね、2019年にWRカーデビュー。着実に実力をつけてきています。もともとはブラウンヘアーでしたが、現在は白に近い金髪がトレードマークに。とても似合っています！

PORSCHE
CARRERA CUP
JAPAN

実力伯仲の好バトルを見逃すな

今年も熱い戦いを繰り広げているワンメイクシリーズの頂点“ポルシェカレラカップジャパン”は、早くもシーズン中盤戦に突入した



今年21年目のシーズンを迎えたポルシェカレラカップジャパン（ＰＣＣＪ）は、「プロクラス」「プロアマクラス」「アマクラス」と3クラスに区分された。4月10～11日に岡山国際サーキットで開催された第１／２戦で幕を開け、５月３～４日に富士スピードウェイで第３／４戦を開催。そして第５／６戦は５月29～30日に鈴鹿サーキットで開催を予定していたが、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い8月21～22日に開催は延期された。そのため７月24～25日のスポーツランドＳＵＧＯでの第７／８戦が先の開催となった。

ここまでの６戦を振り返ると、プロクラスは昨シーズンＰＣＣＪ史上最多となる3度目のチャンピオンを獲得した近藤翼が、３勝をマークして１１４点でランキングトップに。それを２度の王者獲得経験を持ち、今季２勝している小河諒が４点差で追いかける。参戦５年目で今季の開幕戦を制し、悲願のチャンピオン獲得に燃える上村優太がランキング３位、今年のポルシェジャパンジュニアドライバーの大草りきがランキング４位となっている。大草もレース経験を積むごとに進化を遂げており、シーズン後半戦では先輩ドライバーを抑え込んでの初優勝を虎視眈々と狙っている。

そしてプロアマクラスは、昨年初代クラスチャンピオンに輝いた内山清士が、６戦中５勝をマークして１１８点でランキングトップ。浜崎大と１勝を上げているＩＫＡＲＩが追いかける展開となっている。一瞬のミスが順位に大きく影響するため、シーズン後半戦

来季導入の911 GT3カップカー

来シーズンからのPCCJ参戦車両となる「911 GT3カップ」(タイプ992)が、SUGO大会で日本初公開された。ワイド化されたボディには、現行車両を25ps上回る375kW(510ps)を発揮する4ℓエンジンを搭載。その他、最新テクノロジーを採用することで、各サーキットのラップタイムはレイアウトに応じて1%ほど短縮されるという。





SUGO大会で絶好調だったのが近藤翼で、練習走行から予選、決勝とすべてでトップとパーフェクトな走りを見せた。ランキングでも今季3勝をマークしてトップに立っている。

ROUND3 FUJI

5月3日(月)　晴れ・ドライ　●ベストラップ:60 小河諒 1'41''010(3/15)

Pos	No.	Class-Pos	Driver	Car Name	Lap	Time
1	60	P-1	小河諒	SHOWA AUTO with BINGO RACING	15	25'26''237
2	24	P-2	近藤翼	NIHON KIZAI PORSCHE	15	25'27''542
3	31	P-3	上村優太	Porsche Center Okazaki	15	25'29''738
4	91	P-4	大草りき	Porsche Japan Junior Programme	15	25'30''535
5	25	PA-1	内山清士	NIHON KIZAI PORSCHE	15	25'51''962
6	98	PA-2	IKARI	BJR PORSCHE	15	25'52''112
7	77	PA-3	浜崎大	GR-Racing VENTILER	15	26'11''633
8	36	A-1	Sky Chen	SKY MOTORSPORTS	15	26'15''180
9	84	A-2	Masa TAGA	GIRODISC・CREF Motorsport CUP	15	26'17''495
10	15	A-3	神取彦一郎	GRENA Racing	15	26'19''013
11	62	A-4	Kuma	SHIROKUMA RACING with CREF	15	26'32''075
12	23	A-5	滝澤智幸	Fach Auto Tech GT3Cup	15	26'42''890

P=プロクラス、PA=プロアマクラス、A=アマクラス

ROUND4 FUJI

5月4日(火)　晴れ・ドライ　●ベストラップ:91 大草りき 1'41''253(2/2)

Pos	No.	Class-Pos	Driver	Car Name	Lap	Time
1	60	P-1	小河諒	SHOWA AUTO with BINGO RACING	14	31'00''804
2	24	P-2	近藤翼	NIHON KIZAI PORSCHE	14	31'01''006
3	31	P-3	上村優太	Porsche Center Okazaki	14	31'03''479
4	98	PA-1	IKARI	BJR PORSCHE	14	31'08''280
5	25	PA-2	内山清士	NIHON KIZAI PORSCHE	14	31'09''012
6	77	PA-3	浜崎大	GR-Racing VENTILER	14	31'09''878
7	62	A-1	Kuma	SHIROKUMA RACING with CREF	14	31'20''662
8	84	A-2	Masa TAGA	GIRODISC・CREF Motorsport CUP	14	31'20''932
9	36	A-3	Sky Chen	SKY MOTORSPORTS	14	31'21''125
10	23	A-4	滝澤智幸	Fach Auto Tech GT3Cup	14	31'28''550
11	15	A-5	神取彦一郎	GRENA Racing	14	31'28''672
	91	P	大草りき	Porsche Japan Junior Programme	2	3'26''472

ROUND7 SUGO

7月24日(土)　晴れ・ドライ　●ベストラップ:24 近藤翼 1'25''579(7/15)

Pos	No.	Class-Pos	Driver	Car Name	Lap	Time
1	24	P-1	近藤翼	NIHON KIZAI PORSCHE	15	21'35''724
2	60	P-2	小河諒	SHOWA AUTO with BINGO RACING	15	21'38''596
3	31	P-3	上村優太	Porsche Center Okazaki	15	21'46''284
4	91	P-4	大草りき	Porsche Japan Junior Programme	15	21'58''652
5	25	PA-1	内山清士	NIHON KIZAI PORSCHE	15	22'02''889
6	98	PA-2	IKARI	BJR PORSCHE	15	22'04''245
7	77	PA-3	浜崎大	GR-Racing VENTILER	15	22'04''779
8	84	A-1	Masa TAGA	GIRODISC・CREF Motorsport CUP	15	22'26''494
9	15	A-2	神取彦一郎	GRENA Racing	15	22'36''893
10	62	A-3	Kuma	SHIROKUMA RACING with CREF	15	22'37''753
11	23	A-4	滝澤智幸	Fach Auto Tech GT3Cup	15	23'03''251

ROUND8 SUGO

7月25日(日)　晴れ・ドライ　●ベストラップ:24 近藤翼 1'24''746(4/15)

Pos	No.	Class-Pos	Driver	Car Name	Lap	Time
1	24	P-1	近藤翼	NIHON KIZAI PORSCHE	15	21'31''097
2	60	P-2	小河諒	SHOWA AUTO with BINGO RACING	15	21'33''290
3	31	P-3	上村優太	Porsche Center Okazaki	15	21'40''151
4	91	P-4	大草りき	Porsche Japan Junior Programme	15	21'45''544
5	25	PA-1	内山清士	NIHON KIZAI PORSCHE	15	21'57''917
6	77	PA-2	浜崎大	GR-Racing VENTILER	15	21'59''221
7	98	PA-3	IKARI	BJR PORSCHE	15	22'17''618
8	15	A-1	神取彦一郎	GRENA Racing	15	22'30''717
9	62	A-2	Kuma	SHIROKUMA RACING with CREF	15	22'32''537
10	23	A-3	滝澤智幸	Fach Auto Tech GT3Cup	15	22'32''699
11	84	A-4	Masa TAGA	GIRODISC・CREF Motorsport CUP	15	22'34''950

プロクラス ポイントランキングトップ3

Pos	No.	Driver	Pts
1	24	近藤翼	114
2	60	小河諒	110
3	31	上村優太	98

プロアマクラス ポイントランキングトップ3

Pos	No.	Driver	Pts
1	25	内山清士	118
2	77	浜崎大	100
3	98	IKARI	90

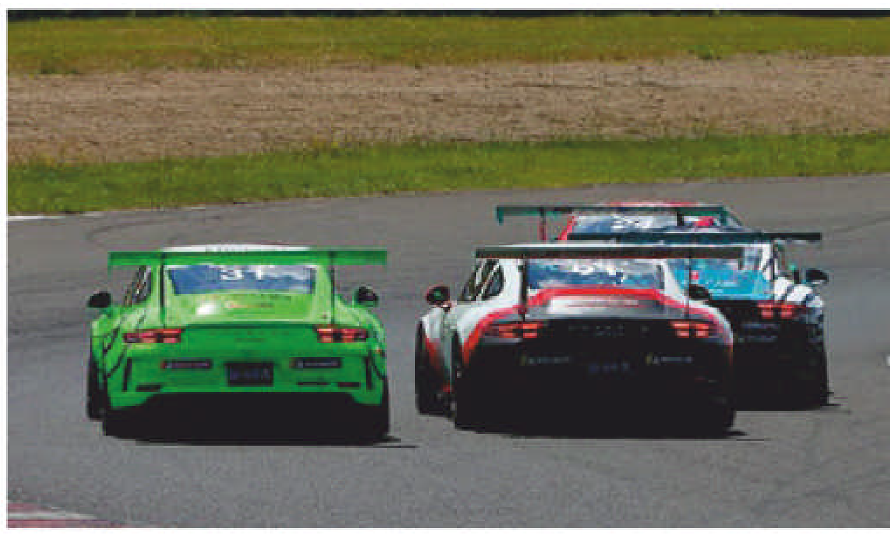
アマクラス ポイントランキングトップ3

Pos	No.	Driver	Pts
1	84	Masa TAGA	102
2	15	神取彦一郎	102
3	23	滝澤智幸	86

※第8戦終了時点
(第5-6戦除く)



王者獲得3回の近藤（左）と2回の小河はポイント差4点でチャンピオン争いを展開しており、鈴鹿でのバトルはさらに激化するだろう。



富士大会ではレース中のベストラップを記録するなどマシンに慣れてきた大草は、SUGO大会でも上村とバトルを展開するなど活躍を見せた。



SUGO大会のプロクラスは、スタート勝負を制した近藤が両戦ともポール・トゥ・ウインを決めて、4度目の王者へ一歩近づいた。



プロアマクラスは、昨年の王者である内山が5勝と連続王者獲得に向けて盤石の態勢を築く。シーズン後半戦は、浜崎とIKARIの巻き返しが注目される。



プロアマクラスは実力者揃いで小さなミスが結果を左右する。第8戦ではトップを快走していたIKARIが後半スピンを喫して3位に終わった。



アマクラスは、今季初参戦のMasa TAGAが2勝をマークしてランキングトップに。しかし、実力拮抗のクラスだけに逃げ切ることができるのだろうか。



第7戦アマクラスで優勝したMasa TAGAは第1戦に続き2勝目。2位の神取は第8戦、3位のKumaは第4戦で優勝を飾っている。

も3人の熱いバトルに注目したい。またアマクラスは、今季PCCJ初参戦ながら2勝をマークしているMasa TAGAが102点でランキングトップに立つ。ベテランの神取彦一郎、昨年のクラスチャンピオンSky Chen、今季から本格参戦を開始したKumaも各1勝を挙げており、安定した成績でランキング3位に着けている滝澤智幸も侮れない存在だ。実力拮抗のなか、果たして誰が抜き出ることができるのだろうか。

今季のPCCJは残り3大会5戦で、開催はすべて鈴鹿の予定となっている(8月13日現在)。ドライバーの実力が問われる鈴鹿で、各クラスのチャンピオン争いはどのような展開を見せるのか、今後も目を離すことができない。

HYUNDAI



HYUNDAI



(左)地元ファンの大歓声をバックに今季初優勝を決めたヌービル。SSベスト計７本のほか、１日目は７本あったSSのすべてでトップか２番手のタイムを記録するなど、自分のペースでラリーを進めていた。(上)今季のヒュンダイのサードドライバーはブリーンとダニ・ソルドが代わる代わる務めているが、今回のブリーンの安定ぶりはヒュンダイにとって非常に心強いものだったはず。ブリーンは前戦エストニアでも２位。マニュファクチャラータイトル防衛に向けて、その存在感をおおいに増してきている。(下)ボーナスポイントが懸かるパワーステージは名物コーナーのオールージュもコースに組み込まれていた。



TOYOTA

ヌービルが地元戦で今季初優勝

ヒュンダイが反撃の狼煙 ラスト4戦での逆転を期す

Text：auto sport
Photo：HYUNDAI／TOYOTA

WRC（世界ラリー選手権）としては初めての開催となった伝統のターマックラリー、イープル・ラリー・ベルギー（第８戦）。イープルにはこれまでティエリー・ヌービルやクレイグ・ブリーンらが参戦したことがあり、戦前からデータや経験の点でヒュンダイが優位と考えられていた。路面サーフェスはターマック。この点では、ポイントランキング１位のセバスチャン・オジエや同２位のエルフィン・エバンス（ともにトヨタ）といった出走順の早いドライバーが有利となるのが普通だが、狭い農道がメインの構成ということもあり、路面が非常にダスティで滑りやすく、ふたりにとってはかなりアゲインストな状況となっていた。１日目を終えて、エバンスが５番手、オジエが６番手。４番手に前戦エストニア優勝のカッレ・ロバンペラ。トヨタの３人はトップから30秒以上離される苦しい展開に。一方、ヒュンダイは戦前の予想以上に好調で、１日目に７本（１本はキャンセル）あったSSすべてでステージベストをマーク。ヌービルが４本、ブリーンが２本、オィット・タナックが１本と圧倒した。

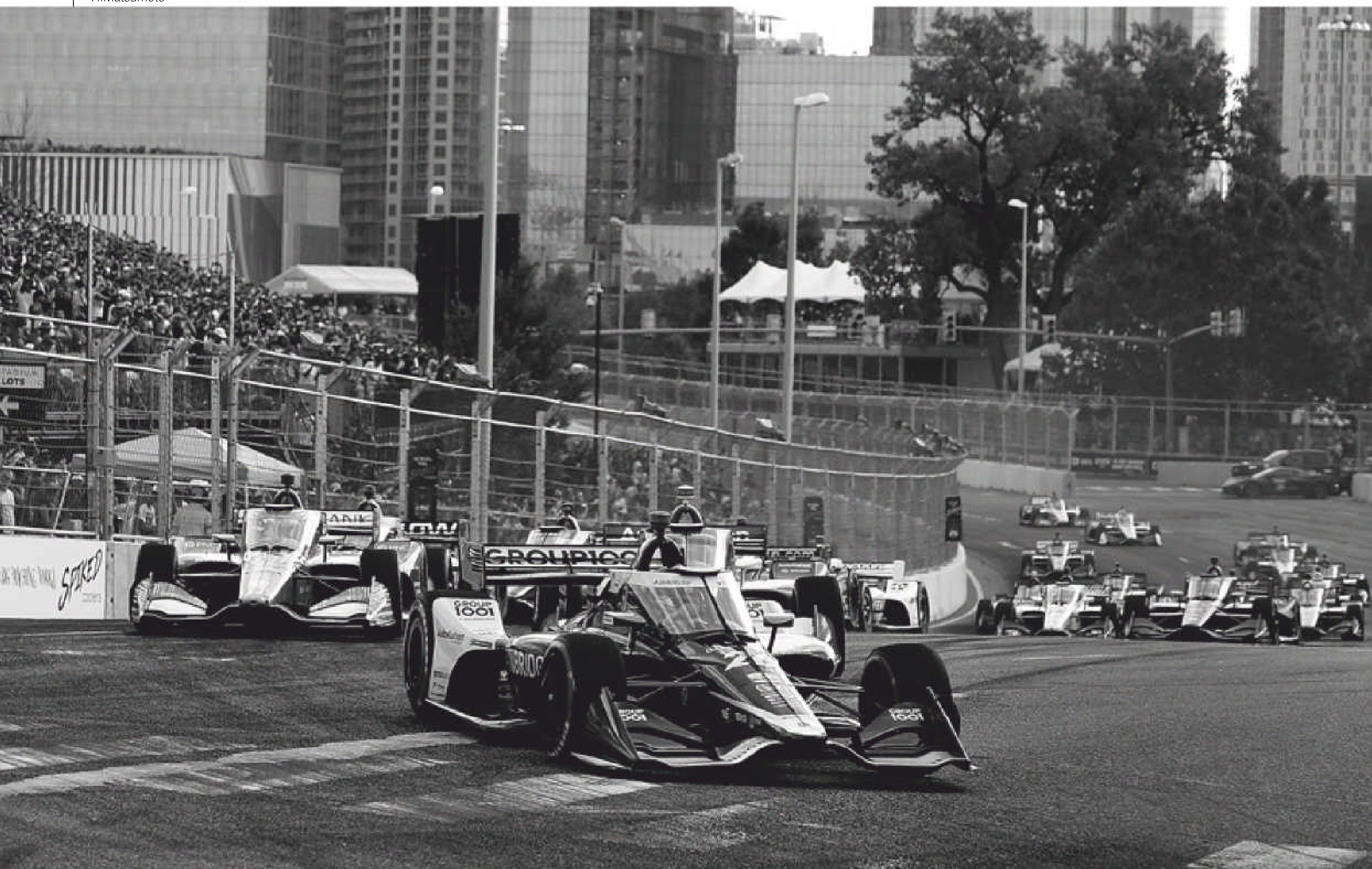
出走順が変わった２日目、トヨタもスピードを徐々に取り戻し、オジエがSSベスト２本、エバンが同１本を記録する。ただ、ヒュンダイ勢の強さは変わらない。タナックが２日目最初のSSでパンクに見舞われ、出遅れてしまったが、ヌービルとブリーンは上位で安定。２日目を終えて、トップがヌービル、２番手が10秒差でブリーン、３番手がトップから42秒差でエバンスと、優勝はヒュンダイのふたりに絞られた。また、トヨタは３番手エバンス、４番手ロバンペラ、５番手オジエが4.3秒のあいだに入るなど接戦模様に。オジエとエバンスのポイント争いも焦点となった。

３日目はスパ・フランコルシャンとその周辺のステージによる４本のSSで構成。ヌービル、ブリーンともに２日目までのリードを活かしながら手堅い走りでまとめ、ヌービルが２位ブリーンとの差を30秒に拡大してゴール。ヌービルは2020年開幕戦モンテカルロ以来の優勝となった。熾烈な３位争いでは、この日最初のSS17でトップタイム、次のSS18で２番手タイムをマークしたロバンペラがポジションをアップ。この後、順位は変わらず、３位ロバンペラ、４位エバンス、５位オジエとなった。この結果、ヌービルがポイントランキングで２位のエバンスと同点に。残り４戦、ふたりはトップのオジエを38ポイント差で追う。

WRC 2021 Round 8 Belgium result (top 6)
13 - 15 August 2021 / SS: 20 (295.78 km) / Total Distance: 949.49 km

Pos	No.	Driver / Co-Driver	Car	Eligibilty	Total Time / Diff 1st
1	11	T. Neuville / M. Wydaeghe	Hyundai i20 Coupe WRC	M	2:30'24"2
2	42	C. Breen / P. Nagle	Hyundai i20 Coupe WRC	M	30"7
3	69	K. Rovanpera / J. Halttunen	Toyota Yaris WRC	M	43"1
4	33	E. Evans / S. Martin	Toyota Yaris WRC	M	49"6
5	1	S. Ogier / J. Ingrassia	Toyota Yaris WRC	M	55"8
6	8	O. Tanak / M. Jarveoja	Hyundai i20 Coupe WRC	M	3'46"5

H.Matsumoto



INDYCAR



（上）橋の上で２列に並び、駆け下りてくるというスタートはテレビ中継にもってこいの絵面。（左）スタジアム側に戻ってきての最初のコーナーであるターン９。ご覧のように大きなうねりもある。（下）優勝のエリクソン。初開催の珍しさも手伝ってか、多くのファンが集まり、イベントは大成功（ゲート周辺にはダフ屋も多く出ていたほど）。橋以外はほぼ全域がタイトでアクシデントも多発したが、予想以上にオーバーテイクが多く、レース展開もエキサイティングだった。その夜と翌朝のニュースではレースの模様が繰り返し放送され、大きな話題となっていた。



H.Matsumoto

初開催ナッシュビルはストリートレースの魅力満載

CGR、ハータがいち早く適応 エリクソンが今季2勝目

Text：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
Photo：松本浩明（Hiroaki Matsumoto）／INDYCAR

米インディカーシリーズはミド-オハイオから約１カ月のインターバルを挟み、第11戦がテネシー州の州都ナッシュビルのダウンタウンで行なわれた。新規のストリートレースがカレンダー入りするのは2011年のボルティモア以来だ。

コースは、NFLテネシー・タイタンズが本拠地とするニッサンスタジアム周辺にパドックエリアやフィニッシュラインが設定され、すぐ横を流れるカンバーランドリバーを渡る橋も含まれる。マシンは時速185マイルで橋を渡ってダウンタウンに入り、橋の袂のタイトターンを回って、スタジアム側へ戻ってくる。大型船が通行できるよう橋は中央部が高くなっており、そこを駆け上がり、反対岸へと駆け降りていく……といった具合だ。

その川の両岸に勝負どころとなるコーナーが配されていた。ダウンタウン側にあるターン４は長いストレートエンドにあり、コースが湾曲しながらのアプローチ。非常にタイトで、サイド・バイ・サイドで進入するとマージンがほとんどない。ターン４～８はスタジアム側以上に狭く、かなりのアップ＆ダウンもあった。スタジアム側のストレートエンドであるターン９は左直角コーナー。ブレーキングゾーンはストレートで幅もかなり広いため、減速はターン４より少なくて済む。ただ、実際にはターン４でより多くのパスが見られた。ドライバーたちのコースの印象は「グリップが比較的高い」というもの。ラバーが乗ってきてからは、さらにグリップレベルが上がっていた。

ナッシュビルの初代ウイナーとなったのはマーカス・エリクソンで、２位はスコット・ディクソン。チップ・ガナッシ・レーシング（CGR）によるワン・ツー・フィニッシュとなった。ポイントリーダーのアレックス・パロウも含め、彼らは非常にバンピーなコースにも素早く対応。マシンを速いものに仕上げていた。エリクソンが予選18番手に沈んだのは、Q1でウォールにわずかながらヒットしてしまったため。「マシンはファスト６を戦えるレベルにあった」と早々に手応えをつかんでいたようだ。

しかし、11個の低速コーナーと長い橋の往復というこのコースで最速だったのは、アンドレッティ勢のコルトン・ハータだった。プラクティスの１回目と２回目にトップタイムをマークし、予選でもPP。Q1ではブラックタイヤしか使わず、ここを２番手で通過。Q2、Q3にレッドタイヤの新品を１セットずつ投入し、２番手にコンマ５秒以上の差を突きつけていた。決勝レースでも最多となる39周をリード。彼はタイトターンが連続するセクションにおいても短い直線部分で加速できており、スタート、リスタートの直後から後続を引き離していた。左、右、左、右と切り返すターン１～３で速い彼は、橋へとつながるターン３の脱出速度が高く、川の反対側のターン４到達前の直線部分でライバルのパスを終えていることも多かった。ダウンタウン側でも短い直線部分で速く、橋へと戻る右コーナーのターン８もオーバーテイクポイントにしていた。

ハータを含むアンドレッティ勢はジェイムズ・ヒンチクリフが３位、ライアン・ハンター - レイが４位と、CGR勢に続くリザルトを残した。だが、ハータと同等のスピードは彼らベテラン勢にはなかった。アレクサンダー・ロッシも同じ。近ごろは、ほかのコースでも似たようなことが起きていることがほとんど。小さなミスがクラッシュにつながるナッシュビルで、自らのマシンコントロールに自信を持つハータの速さは突出していた。

だが、そのハータはレース終盤にクラッシュ。エリクソンを追いかけている最中のことだった。ターン９進入は超ワイドで、誰もが大外から回っていたが、ハータだけはターンインを早めに行なってのオーバーテイクをトライしていた。イン側にはバンピーさが残り、そこでホイールをロックさせて充分に減速しきれず、ウォールの餌食に……。ジョセフ・ニューガーデン（チーム・ペンスキー）は予選12番手／決勝10位という不本意な成績で地元戦を終えた。

INTERVIEW Daniel Ricciardo

ノリスに圧倒され苦戦続きのリカルドが
その原因と今後を語る

トンネルは抜けたのか。

リカルドは、レッドブル加入初年度でベッテルを上回る活躍をして
4回のチャンピオン経験者を移籍へと追いやった
その後にやって来たフェルスタッペンとも互角の走りを見せ
「将来のチャンピオン候補」のひとりのはずだった
ところが今季はノリスに圧倒されている
いったい彼に何が起きているのか
その胸中を聞いた

Text : ルイス・バスコンセルス（Luis Vasconcelos）　Photo : LAT／XPB
Translation : 水書健司（Kenji Mizugaki）



レーシングドライバーにとって限界領域でのドライビングは、「考えずにできること」でなければならない。なぜなら、ドライバーはクルマと一体になり、その挙動を予測しながら、車速が落ちたりタイヤを傷めたりする動きに先手を打っていく必要があるからだ。次のコーナーを迎える前に、そこで何をすべきかと考えるようでは、そのような理想的なドライビングはできない。結果として、クルマの動きを予測するのではなく、起きた動きに追従して反応することになり、どうしてもラップタイムは遅くなってしまう。

　マクラーレンへの移籍後、最初のシーズンが半分を過ぎたにもかかわらず、ダニエル・リカルドはまだ「考えながらのドライビング」から抜け出せずにいる。現在陥っている苦境について、彼はこちらが驚くほどオープンな姿勢を示した。MCL35Mの特性、いまだにうまく対処できないこと、そして本来の力を発揮するにはどんなクルマが必要かについて、リカルドがこれほど詳しく語ってくれたのは、おそらく初めてのことだろう。


XPB

ダニエル・リカルド独占インタビュー

　まず最初の質問は、今季のクルマが彼に要求していることを把握できたと感じているかどうかだ。これに対する彼の答えは、イエスともノーとも解釈できるものだった。

「まだその途中、というところかな。シュタイアーマルクGPのFP2で2番手タイムを出したときには、クリーンなラップが決まってクルマのフィーリングもかなり良かった。ただ、そのラップを終えたところで、僕はまだいくつかのコーナーで改善の余地があると思っていた。その意味では、クルマの要求を完全に理解できたとは言えそうにない。だけど、間違いなく進歩はしていて、いまでは気分良くドライブできていると思う。それはちょっとした自信につながり、フランスあたりからは、昨年乗っていたルノーのフィーリングについて考えなくなった。つまり、『以前はこうだったのに……』とは思わなくなり、このクルマになじんできたということだ」

　だが、これほど苦労するとは、リカルド自身も予想していなかった。そして、彼のキャリアを通じて、このような経験をしたことはかつて一度もなかったようだ。

「レッドブルからルノーへ移籍したときには、これなら自分の自然なスタイルでドライブできると感じた。慣れる必要があったのは、ルノーのほうが少しグリップレベルが低かったことくらいで、個々のサーキットには以前と同じようにアプローチできたんだ。ところが、ルノーからマクラーレンへ来ると、クルマの違いが思ったよりも大きかった。このチームのクルマには、いくつかの長所があると同時に短所もあり、僕にとって自然なドライビングスタイルは、そのうちの何かと相性が悪いらしい。ブレーキを残しながらターンインするにしても、スロットルを開け始めるにしても、どうも僕の操作に対していい反応を示してくれないんだ。マクラーレンへ来て、予想以上に難しいと感じているのはそこだね」

　彼は昨年まで何の問題もなかった自身のドライビングスタイルが、移籍先のクルマでは機能しないことに当惑し、当然のことながら、直面した課題の解決に取り組んでいる。「まず最初に、

LAT



ダニエル・リカルド 決勝	ダニエル・リカルド 予選	GP	ランド・ノリス 予選	ランド・ノリス 決勝
7	6	1 バーレーン	7	4
6	6	2 エミリア・ロマーニャ	7	3
9	16	3 ポルトガル	7	5
6	7	4 スペイン	9	8
12	12	5 モナコ	5	3
9	13	6 アゼルバイジャン	9	5
6	10	7 フランス	8	5
13	13	8 シュタイアーマルク	3	5
7	13	9 オーストリア	2	3
5	6	10 イギリス	5	4
11	11	11 ハンガリー	6	R
50 points		獲得ポイント	113 points	

リカルド×ノリス 2021年リザルト比較

シーズン序盤は、さすがリカルドという様相であったが、中盤以降はノリスが完璧にマクラーレンのマシンを掌握。リカルドは完全に負けている。ノリスは一発で優位に立っているだけでなく、第11戦ハンガリーでボッタスに追突されるまで連続ポイント獲得。安定感という意味でも若手らしからぬ強さを発揮している。

どうして僕のスタイルでは機能しないことがあるのかを理解しようと努めた。そして、次に考えたのが、少し違ったテクニックを学ぶにはどうしたらよいかだった。最近では直感的にドライブできるコーナーもあって、そこではクルマも素直に従ってくれる。それがうまくいかない場所では、少し考えながらになるけどね。ともあれ、このクルマを活かせるドライビングスタイルがあるのは分かっていて、何とかクルマの長所を引き出そうと試みているんだ」

その点をもう少し掘り下げてみようと、リカルドに具体的な説明を求めたところ、意外にも彼は自身が抱える問題について、何ら包み隠さずに話してくれた。

「まあ、端的に言うと、ルノーの強みはヘアピンのような低速コーナーにあって、そういう場所では本当に素晴らしかった。いっぽう、マクラーレンは高速コーナーで優れていて、すごくいい感じで走れる。僕が思うに、そのクルマの長所を活かす方法を学ぶのは比較的簡単なことで、どちらかと言えば難しいのは、クルマが苦手とする領域で無理をさせないことらしい。僕は低速コーナーの進入が速いクルマに慣れていたからね……。それはもう、こっちが合わせるしかない。ここ数年間、これほど大きな課題を突きつけられたことはなかったし、いずれにせよ適応するのにはある程度の時間がかかると思う。まあ、このクルマはこういう乗り方をされるのは好まないと分かったのなら、こっちは『オーケー、そういうことなら、僕がそれに応じたドライブをするしかないね』ということだ」

その適応のプロセスがまだ続いていることは、彼自身が認めている。実際のところ、好タイムを出したかと思うと、次の周はまた苦戦することがあるのはなぜか、完全には理解できていないのだ。

「クルマが何を求めているかを理解するのと、それに適応するのはまた別の

第9戦オーストリアで、二度目の表彰台を獲得した後輩と一緒に記念撮影。リカルドも追い上げたとはいえ、表彰台には届かなかった。その胸中はさぞ複雑な思いのことだろう。



LAT

LAT



高速コーナーが速いというマクラーレンの特性だが、その旋回スピードは、リカルドよりもノリスのほうが上回っているというデータがある。リカルドは、マシンの良さを理解していながらも、それをチームメイトよりもまだ発揮できていないということになる。



**「クルマが何を求めているかを理解するのと
それに適応するのはまた別の話
僕の合わせ方もいまひとつなんだと思うよ」**

LAT

話で、どちらも決して簡単なことではない。自分ではうまくできたと感じて、コーナーを立ち上がったときに『決まった！』と思うこともよくあるんだけど、次の周には同じようにやったつもりでも全然決まらないことがある。どうやら理解がまだ少し足りないところがあると同時に、僕の合わせ方もいまひとつなんだと思うよ。おそらく半々くらいの割合でね」

タイヤの影響もある

F1まで来るほどのドライバーは、誰でも自分なりのドライビングスタイルを確立していて、チームを移籍してもそのスタイルを変えたがらないものだ。リカルドもまさにそうなのだが、シーズンが始まって2～3戦を終えた時点で、彼は自分がクルマに適応するしかないと悟った。もはや時間も足りなければテストの機会もなく、MCL35Mを自分の好みに合わせてもらうのは難しいと理解したからだ。

「ふたつの態度のバランスを、どう取っていくかが重要だ。過去10年間、僕はこの世界でそれなりの成功を収めていて、その間に培ってきたものを手放したくない。つまり、自分にとって自然な直感と能力を使ってドライブしたいと思っている。そのいっぽうで、『これが一番良いドライビングスタイルだ。議論の余地はない』というような、頑固で強情な態度も取りたくない。実際、僕は現実から学ぶ必要があるだろうし、ランド（ノリス）が挙げている好成績は、違うテクニックを使って走らせれば、クルマはいいパフォーマンスを発揮することを証明している。その意味で、柔軟な姿勢を保たなければならないのは確かだ。だけど、チームがもう少し僕のスタイルに合ったクルマを作れるように、フィードバックをしていくことも続けている。そうすれば、僕の長所も活かせるかもしれないからね」

新しいテクニカルレギュレーションが導入される2022年は、もう目前に迫っている。どのチームも白紙の状態からプロジェクトを開始するこのタイミングで、リカルドは自分のドライビングスタイルに合うクルマを作ってもらえるよう、デザインチームに影響力をおよぼしたいと考えている。

「ああ、そうなれば助かるのは間違いない。でも、今年とあまり変わらない状況になった場合にも備えておこうと思っているよ。僕が望んだようなクルマにはならない可能性も考えて、いま試しているスタイルをより深く理解して、習熟しておきたい」

キミ・ライコネンやフェルナンド・アロンソと比べると、まだ10歳近く若いものの、ハニーバジャー（日本語では“ミツアナグマ”）の異名を持つリカルドは、いまやF1ではベテラン勢のひとりだ。セバスチャン・ベッテルやマックス・フェルスタッペン、最近ではエステバン・オコンやランド・ノリスといった面々と同じクルマをドライブし、自身と比較する経験を重ねてきたリカルドは、自分の長所がどこにあるのかを明確に理解している。

「コーナーのボトムスピードの高さと、グリップすると信じてクルマをコーナーに放り込むところだと思う。とはい

え、これはそう単純な話ではなくて、実際のデータを見てもらわないと『ここがこうだから、こっちはこうなる』というような説明ができないんだ。だけど、あまり詳しいことを明かすのは、チームが許してくれないと思う。悪いけど、このくらいで勘弁してもらえるかな……」

同じ移籍組のベッテルやセルジオ・ペレスも、当初はリカルドと同様の問題に直面した。しかし、セブはそれが今年のタイヤに起因するものと考え、チェコはレッドブルの空力特性が昨年までのクルマと違いすぎることを、苦戦の理由として挙げている。

「どちらかと言えば、タイヤが変わったことのほうが大きいかもしれない。今年、ピレリはフロントタイヤの構造や何かを変えてきたからね。フィーリングの変化は最初からはっきりと感じられた。僕としては、『これはおそらくクルマの違い、空力の違いだ』と思っていたんだけど、ランドも『今年は以前よりドライブが難しくなった』と言っているのを聞いて、だとしたらタイヤのほうが影響は大きいのかもしれないと考え直したんだ。ただ、そうなると不可解なのは、すべてがうまく決まってグリップのピークを引き出し、いいタイムが出せるラップと、全然決まらないラップがあることだ。あるいは、タイムはいいんだけど、なぜ速かったのかよく分からないというラップもあれば、ドライビングの面では何も変えていないはずなのに、まるで機能しないこともある。そこがもどかしいところなんだよ」

マクラーレンの強み

ライバルに対してリカルドが持つアドバンテージのひとつは、イギリスを本拠とするビッグチームのうち、メルセデスを除く3チームでドライブした経験があり、今季から所属するマクラーレンをアルピーヌやレッドブルと比較できることだ。そして、彼はこの質問にも言葉を濁さず、ウォーキングで見たことに大いに感銘を受けていると語った。

「マクラーレンに関して言えば、僕がこのチームに加わったとき、何よりも感心させられたのは、いわゆるデュー・デリジェンス、つまり僕の発言にいつでもしっかり耳を傾けてくれることだ。結果として、ミーティングやデブリーフィングの回数が増えて、拘束される時間も長くなるけど、それは彼らがどんな意見でも真剣に聞こうと思っているからだ。チェックすべき項目は、ひとつも残さず丁寧にチェックしているんだ。他のチームでは、そういうことをやりたがらないというわけではない。ただ、マクラーレンでは同じことを一段高いレベルでやっていると思う。彼らがここ2～3年で大きく前進したのは、それが効果を発揮しているからかもしれない。おそらく彼らもそう感じていて、同じやり方を続けていこうと考えているだろうね。たとえば、僕が『あれはどうなっているの？』と質問すると、すぐに返事をもらえるか、遅くとも数日以内には必ず返事がある。だから、どんなことでもしっかりフォローされていると感じられるし、彼らは本当に些細な点まで、そういうプロセスをきちんと守ろうとしている」

マクラーレンのインサイダーたちの話によると、このところの躍進の最大の功労者は、チーム代表のアンドレアス・ザイドルだという。リカルドもチーム加入からのおよそ半年で、すっかり彼のファンになったようだ。

「アンドレアスは、とても優れた人物だ。いったん違うカテゴリーで仕事をした後、F1に戻ってくるのは、その人の強みになりうると思う。僕のようなドライバーでさえ、トレーニングとかメンタルなアプローチなどの面で、効果のあるものは他のカテゴリーから積極的に取り入れたいと思っている。耐久レースはF1とはまったく違う世界だけど、学べることはいろいろあるはずだよ。僕はアンドレアスの仕事へのアプローチが好きだ。彼はもう長年モータースポーツの世界にいながら、ある意味、20歳の若者みたいな考え方ができる。『もっとうまくやれないだろうか、違うやり方はないだろうか』といったようにね。大事なのは、今日の時点で機能するのは何かであって、5年前に何がうまくいったかではない。こういう若い世代のようなメンタリティが、このチームではとても大きな力になっていると思う」

先日、リカルドは「これから世界選手権を5回勝ち獲るなんて、どう考え


LAT

「噛み合えば『らしさ』が見られるはず」
――アンドレアス・ザイドル

リカルドの獲得を主導したマクラーレンのチーム代表、アンドレアス・ザイドルも、彼と共に戦ったシーズン前半戦が、必ずしも思惑どおりではなかったと認めている。
「現在のような状況を、ダニエルは残念に思っているだろうし、それは私たちも同じだ。このクルマで彼が本来の力を発揮するのに、予想以上に長い時間を要しているからだ」
「とはいえ、こういう経験は私のモータースポーツ人生で初めてのことではない。実際、チームを移籍したときには、どうしてもいろいろと複雑なファクターが作用するし、誰でも最初からうまくいくとは限らないものだ。だが、やがてあらゆることが噛み合い始めて、ダニエルがこのクルマに心から満足できる日が来るのは間違いないと、私は確信している。そのときが来れば、誰もが見たいと思っている『ダニエルらしさ』が見られるだろう。それはつまり、彼がどの週末にも安定した成績を収め、誰もがよく知っている彼ならではのパフォーマンスを示してくれることだ」
「これはダニエルにとっても、チームにとっても困難な状況だ。とくに最近のランドの素晴らしい成績と比べられてしまうとね。だが、私たちはチームとして、ダニエルと共にこの困難に立ち向かっている」
「こういうときに大事なのは、決してパニックにならずに、力を合わせて課題に取り組むこと、そして歩幅は小さくてもいいから、確実に前へ進むことだ。そうすれば、いずれ必ず成功が訪れると信じている」

LAT

ても無理という現実を受け入れた」と発言している。では、もし一度だけでもF1のワールドチャンピオンになれれば、それでもう満足するのかという質問に、彼はまず満面の笑みを返し、ユーモアを込めたコメントに続いて、驚くほど真剣な態度でこう答えた。「あきらめずに頑張れよ、って意味で言ったのかも（笑）。まあ、5回だって不可能ではないと思っているけど、一度のタイトル獲得でも充分にスゴいことだよ。まずは選手権を勝ち獲ることが一番の夢だ。実際、史上最多勝ドライバーになりたいなんて言ったことはないし、アイルトン・セナの記録や他の誰かの記録を破りたいとも思わない。一度でもチャンピオンになれたら、それでハッピーだね」

目下の選手権の状況から言えば、彼が最大の目標を達成するのは早くても来年以降になるだろう。しかし、現時点でのリカルドの最優先事項は、やはり一日も早くノリスの驚異的なスピードに肩を並べることだ。まずそれができなければ、来季にも「マクラーレンのナンバー2」の烙印を押されてしまうリスクがあるからだ。

「これから選手権を5回勝ち獲るなんて、どう考えても無理
一度でもチャンピオンになれたら、それでハッピーだね」





第4戦オートポリス ST-XはDAISHINがまさかの失格

マクラーレン初優勝で首位戦線へ

Text：皆越和也（Kazuya Minakoshi）
Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）

K.Masuda

スーパー耐久シリーズ（S耐）は富士24時間から約2カ月のインターバルを挟み、後半戦に突入。真夏のオートポリスには49台もの車両が集まった。トップクラスであるST‐Xにはレギュラーの5車種6台が参戦。前戦富士24時間を終えてのポイント上位3チームは、首位が777号車D'station Vantage GT3で80ポイント、2位が81号車DAISHIN GT3 GT‐Rで67ポイント、3位が290号車Floral UEMATSU FG 720S GT3で61・5ポイントと、タイトル争いは予断を許さない状況。今回のAPと次の第5戦鈴鹿は5時間レースで、ポイントを大量に稼ぐことができる。鈴鹿が終われば、残すは最終戦岡山。各エントラントとも、APを事実上の天王山という位置づけで臨んでいた。

カラッとした夏空のもとで行なわれた公式予選でポールポジションを獲ったのは、第2戦SUGOを制した16号車ポルシェセンター岡崎911 GT3R（永井宏明／上村優太／中山雄一）。2番手は290号車マクラーレン720S GT3（浜野彰彦／澤圭太／川端伸太朗）、3番手には31号車LEXUS RCF GT3（永井秀貴／嵯峨宏紀／小高一斗）と続いた。

決勝日は未明から大雨。決勝レース直前にほぼ止んだものの、完全なウエットコンディションだった。11時すぎにレースがスタート。ガスによる視界不良のため、セーフティカー（SC）が2回導入された後、12周目に入ったところで赤旗中断に。約1時間後、天候が回復。赤旗中断により、ジェントルマンドライバーの出走義務と、2回のドライバー交代の義務はなくなった。それにより、各チームがどのように戦略を練り直したかも、その後のレース展開を左右することが予想された。

12時45分、SC先導でレースが再開。雲はなくなり、コースもすぐに乾いていきそうなコンディションとなっていた。これを見てか、再開後1周を終えたタイミングでピットインを決断したのが、81号車のGT‐R（大八木信行／青木孝行／藤波清斗／大八木龍一郎）の青木と、777号車アストンマーティン（星野敏／藤井誠暢／近藤翼）の藤井。素早いピット作業もあり、2台はSC先導の隊列後方に追いついた。

K.Masuda



スタート時はご覧のようなコンディション。ホールショットはポールポジションの16号車ポルシェ。81号車GT-Rは6番手からのスタートだった。この後、急激に霧が濃くなり、2度のSC導入、赤旗中断となった。（as）

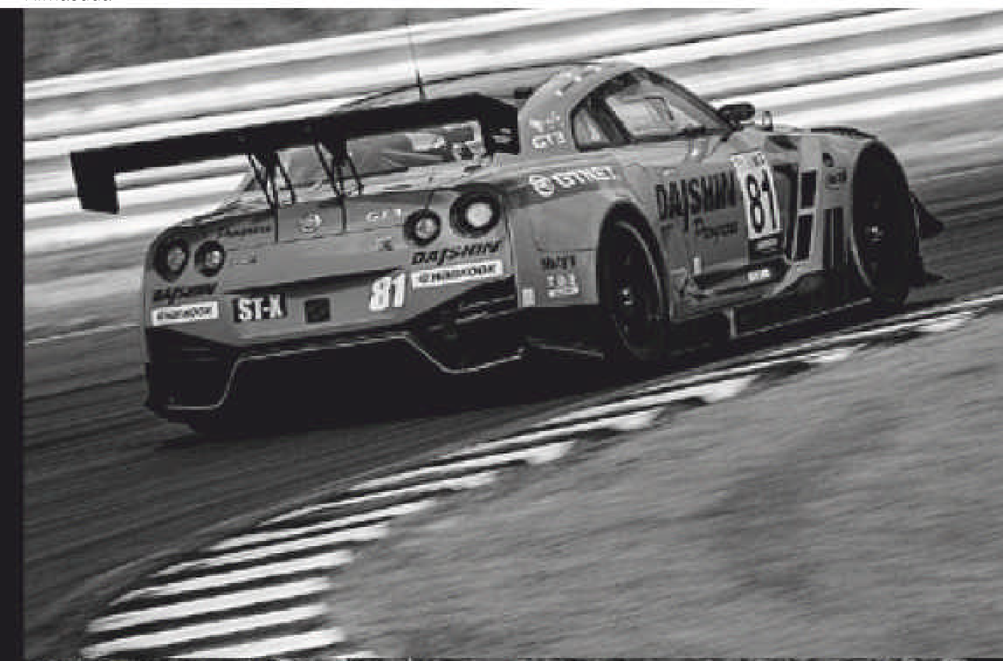
SUPER TAIKYU 2021 Round 4 Autopolis ST-X class result

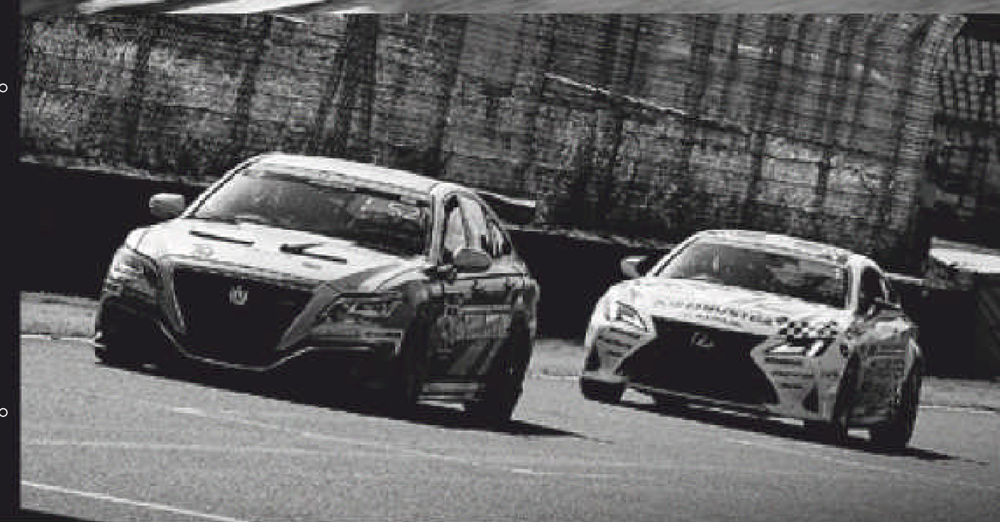
2021年8月1日

Pos	No	Team	Lap	Total Time / Gap	Driver	Best Time
1	290	Floral UEMATSU FG 720S GT3	112	5:02'07"973	浜野彰彦／澤圭太／川端伸太朗	1'52"021
2	777	D'station Vantage GT3	112	2"353	星野敏／藤井誠暢／近藤翼	1'52"947
3	9	MP Racing GT-R	111	1 Lap	JOE SHINDO／柴田優作／影山正美／井上恵一	1'53"626
4	31	LEXUS RCF GT3	111	1 Lap	永井秀貴／嵯峨宏紀／小高一斗	1'54"058
5	16	Porsche GT3R	108	4 Laps	永井宏明／上村優太／中山雄一	1'52"736
		以上完走（規定周回数 ST-X：78 Laps）				
	81	DAISHIN GT3 GT-R		失格	大八木信行／青木孝行／藤波清斗／大八木龍一郎	

Autopolis International Racing Course（4,674 m） Weather：雨/晴れ Track：ウエット/ドライ

K.Masuda





（上）81号車GT-Rは万全のレース運びにも見えていたが……。（右）ST-3クラスは、52号車埼玉トヨペット GB クラウンRSと39号車エアバスター Winmax RC350 TWSの一騎打ち。クラストップを走っていたクラウンの川合孝汰が残り2周の最終コーナーでわずかに姿勢を乱し、そこを39号車RC350の大島和也が捕らえて1コーナーで逆転。39号車が今季クラス初優勝を挙げた。（as）



N.Mitsuhashi

ST-4クラスは310号車GRGarage水戸インター GR86が2位林テレンプSHADERACING 86に1分8秒の差をつけて今季クラス初優勝。トラブルが続いていた悪い流れを断ち切った。（as）

K.Masuda

Corolla H2 concept

続報

トルクと水素補給時の流速がアップ

ROOKIE Racingの水素エンジン搭載カローラがAPにも出場。この2カ月のあいだに改良を施してきた。車両面では約15％のトルクアップと約9％の加速性能向上を果たし、車重は40kg近く軽量化。インフラ面では、水素充填効率を約40％向上させ、約5分だったものを約3分に短縮。さらに今回は、大分県九重町にある大林組の地熱発電電力を活用した水素、トヨタ自動車九州の太陽光発電により製造した水素も使用することで地産地消も実現した。本番のほうは、予選ではST-5最上位とST-4最下位のあいだの総合37番手。決勝レースでは給水素の回数が多いこともあり、周回数は85周に留まったが、総合43位で今回も完走。次の鈴鹿にも出場予定だ。



N.Mitsuhashi

14周を終えてSCがコースから退出。レース2周目にトップに立っていたマクラーレンの後方では3台が接近戦となり、3コーナー先の50Rで16号車ポルシェと31号車RCFが接触。ポルシェがスポンジバリアにヒットし、車両修復のためにピットへ。優勝争いから脱落となった。

コースの乾きが進んできたことで、トップのマクラーレンが16周目にタイヤ交換、川端から澤への交代を実施。代わりにトップに立ったRCFも18周でピットに進路を取り、先にタイヤ交換を終えていた81号車GT・R青木がトップに浮上する。この時点での上位の隊列とギャップは、2番手がアストンマーティンの近藤でトップから3・7秒差、3番手がマクラーレンでそこから約1分差となっていた。

中盤の58周目、81号車GT・Rとアストンマーティンがピットへ。81号車GT・Rはタイヤ2本交換のみとして停止時間を短縮。ウエイトハンデ70kgを搭載するアストンマーティンと同30kgの81号車GT・Rとの差は20秒近くまで広がった。

マクラーレンは64周でピットインし、川端に交代。トップの81号車GT・Rの藤波は、アストンマーティンの藤井を徐々に引き離していき独走状態に。88周でアストンマーティンが最後のピットインに向かい、近藤に交代。タイヤ交換も行なった。

90周で最後のピットに入った藤波は10秒ほどの燃料スプラッシュとして、マクラーレンの30秒前でコースに復帰。残り20周＋αの周回数に向けて大きなマージンを確保する。藤波はそのマージンもうまく使いながらタイヤをマネジメント。最後は約15秒を残し、2連勝のトップチェッカーを受けた。2位マクラーレン、3位アストンマーティンとなった。

ところが、再車検で81号車GT・Rのウエイトハンデが数百g不足しているとして失格に。これでマクラーレンが繰り上がり、参戦4戦目でのシリーズ初優勝となった。マクラーレンのドライバーたちは空港へ向かう車内でその連絡を受けたという。この結果、2位に繰り上がったアストンマーティンが22・5点加算の102・5点となってST・Xランキング首位をキープ。優勝したマクラーレンが30点加算の91・5点となって同2位へ浮上。81号車はトップから35・5ポイント差の3位と、苦しい状況に追い込まれた。

WRC

Text：auto sport

トヨタがWRCチャレンジプログラムの“2期生”を募集

長期的な活動に強くコミットか

TOYOTA



貴元は2017年第7戦サルディニアでWRC 2クラス初の表彰台フィニッシュとなる3位に入賞。18年第2戦スウェーデンではWRC 2クラス初優勝を挙げ、2019年には第6戦チリ（写真）で再びWRC 2クラスを制するなど、WRC 2カテゴリーでしっかり結果を残してきた。

TOYOTA GAZOO Racingは8月9日、FIA世界ラリー選手権（WRC）で世界を相手に戦える日本人若手ドライバーの発掘と育成を目的に、「TGR WRCチャレンジプログラム」の育成ドライバーを新たに募集すると発表した。

同プログラムは2015年にスタート。勝田貴元はその“1期生”にあたる。貴元はフィンランドやイタリアの国内選手権、WRC 2などで経験を積み、セレクションを勝ち抜いて、19年第10戦ドイツにおいてヤリスWRCを初めてWRCでドライブ。20年からはすべてヤリスWRCでのエントリーで、20年は全7戦中5戦に出場。今季は全戦に出場予定で、6月下旬の第6戦サファリ（ケニア）では2位に入り、自身初の表彰台フィニッシュを果たした。また、WRカーで出場するドライバーのなかで唯一、開幕戦から第6戦まで4位以上のフィニッシュを続けるなど、安定感も着実に増してきている。TGRワールドラリーチームのレギュラードライバー昇格も現実味を帯びてきており、同プログラムが当初の狙いどおりに機能していると言えるだろう。

そして、貴元に続く次期若手育成ドライバーを募集するということは、トヨタがWRC活動を長期的に継続していくということへの強いコミットメントの表れと考えるのが妥当だ。

WRCでは来季から「Rally1 Car規定」が導入される。この規定下で22年から少なくとも3シーズンは参戦するという確約を現在フルエントリー中のマニュファクチャラー3社からFIAは得ていると言われる。恐縮ながら貴元を同プログラムのベンチマークとして考えると、現在のレベルに到達するまで約6年。もちろん次のドライバーの資質と成長次第だが、仮に同様だとすれば、22年から6年間のコミットとなる。さまざまなシチュエーションで走るラリーというカテゴリーでは経験を積むことがとくに重要で、ドライバーの育成には時間と費用がかかるのが普通だ。そうしたこともすべてクリアしたうえでの“2期生”募集。トヨタはフィンランドに新しいファクトリーを設けた。動きは一貫してWRC活動強化の姿勢を示している。

応募の資格や締め切り、選考プロセスなど詳しくはTGR公式ホームページで確認していただきたいが、注目すべきはスケール、クオリティとも前回の選考からさらにレベルアップしていること。候補生は、「オンライン書類選考」となる一次選考で約20人に、二次選考「GRヤリス ドライビングテスト・面談」で最大10人に絞られる。その最大10人を最終選考「トレーニングキャンプ」のロケーションであるフィンランドに連れていくというのだ。そして、フィンランド現地での指導には、WRC通算15勝のミッコ・ヒルボネン（チーフ講師）、ヤリスWRC/Rally1開発ドライバーのユホ・ハンニネンら3人が当たる。ラリーでは、世界王者9度のセバスチャン・ロウブ、同7度のセバスチャン・オジエを輩出したFFSA（フランス自動車スポーツ連盟）の育成プログラムがよく知られているが、これに比肩するようなプログラムに育て上げていくという強い意思が感じられる内容だ。

先の東京五輪を見てもお分かりのように、世界のトップレベルで活躍できる日本人アスリートが次々と現れてきている。ラリー界においても、トヨタの長期的なコミットメントがこれに続く流れを加速させることは間違いなさそうだ。

TOYOTA

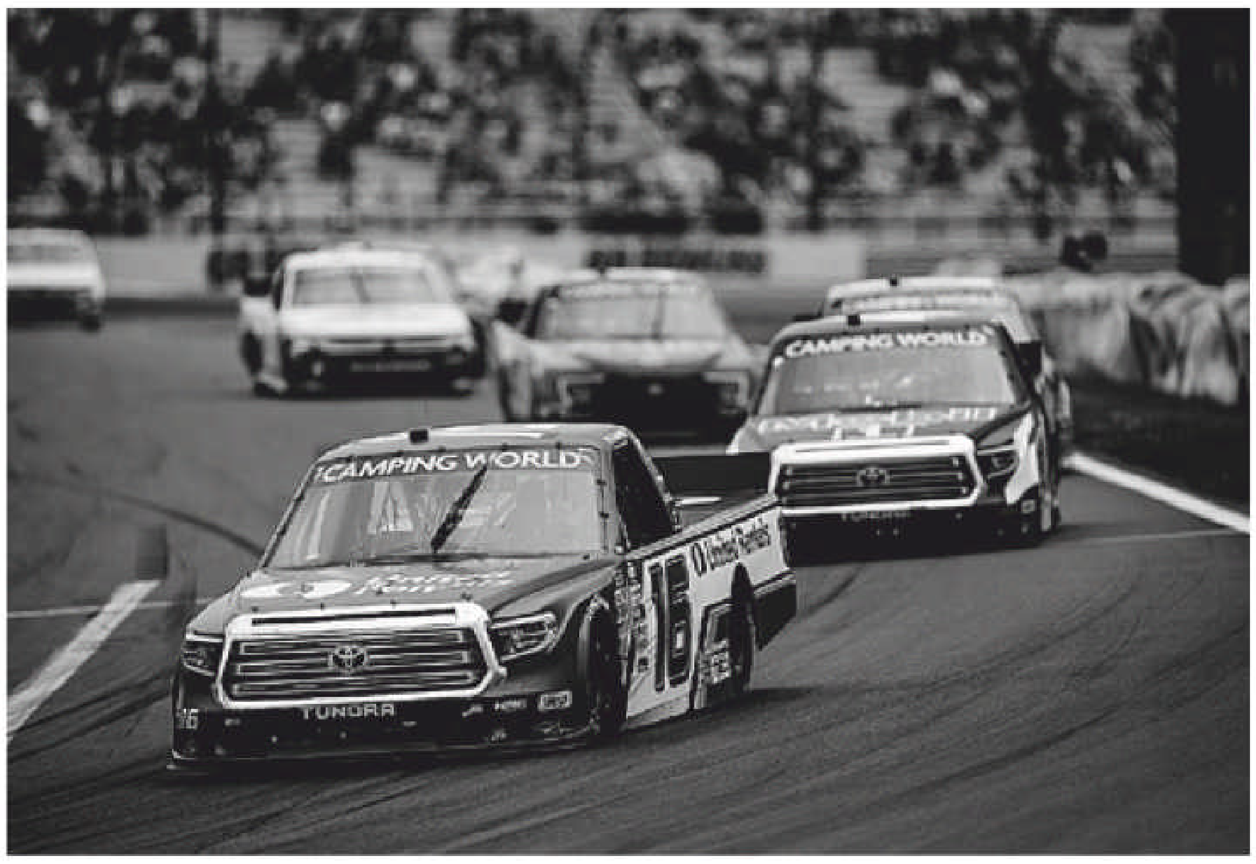


貴元が初めてヤリスWRCを本番でドライブしたのは2019年フィンランド選手権のイタラリー（スノー）。続くリーヒマキラリー（写真）にもヤリスWRCで出場。リーヒマキにはヒュンダイ育成ドライバーのヤリ・フッツネンもi20 WRCで出場していたが、貴元が競り勝った。

Photo : Formula E ／ HRE ／ TOYOTA

NASCAR

HRE



NASCARトラックシリーズでHREが2連勝

プレイオフ第1ラウンド突破に大きく近づく

Text : auto sport

米NASCARのトップ３カテゴリーのひとつであるトラックシリーズにおいて、2018年シーズンに日本人として初めてシリーズチャンピオンチームのオーナーとなった服部茂章氏率いるHRE（Hattori Racing Enterprises）の16号車オースティン・ヒルが、レギュラーシーズン最終戦ワトキンスグレン（ロードコース）を制し、前戦ノックスビル（ダートオーバル）からの２連勝を決めた。

ワトキンスグレンでは、前戦のレース結果からの抽選により、ヒルはポールポジションからスタート。５番手あたりを走っていた第１ステージ終盤、第２ステージでのポジショニングを優先し、アンダーグリーンでピットへ。第２ステージでは早々にトップへ躍り出たが、最終ステージでのポジショニングを考慮して、このステージでも終盤にアンダーグリーンでピットに向かった。これでトップに立った、今季５勝のJH.ネメチェックも翌周ピットへ。ネメチェックがコースに戻るとヒルの後ろ。ヒルが第２ステージのトップチェッカーを受けた。最終ステージ、ヒルはネメチェックを従え、接近戦を繰り広げていたが、残り11周というところで雷を伴う豪雨の警報が発令され、レースは中断に。警報は解除されることなく、61周目の順位でレース成立となった。

この結果、ヒルはプレイオフポイント６点（１勝５点＋ステージ優勝１点）に加え、レギュラーシーズン１～10位に与えられるプレイオフポイントも２位浮上で10点にアップ。第１ラウンド（３戦）ではプレイオフ進出の10人中下位２名が脱落する。ヒルは現在の９位に20点のリードをつけて第１ラウンド第１戦を迎えられ、第２ラウンド（３戦）進出の可能性を大きく引き上げた。

「２連勝という最高のかたちでプレイオフ戦に入ることになりました」と服部オーナー。第１ラウンドにはヒルが苦手とするショートオーバル戦もあるが、今回の優勝による下位とのポイント差拡大により、戦略に幅ができたことが大きい。プレイオフもレギュラーシーズン同様、勝てば自動的に次のラウンドに進出確定となる。



HRE

FE

Formula E



最終戦ベルリンはタイトルコンテンダー3人が序盤に脱落

デ・フリースがFEのFIA格式昇格後初の世界王者に

Text : autosport web ／ auto sport

フォーミュラＥシーズン７はドイツ・ベルリンでの最終ラウンド２戦（第14戦８月14日、最終戦15日）が行なわれ、最終戦で決勝レース８位となったニック・デ・フリース（右の写真／メルセデスEQフォーミュラＥチーム）がシリーズチャンピオンとなった。

最終戦前の段階でのポイントランキング上位は、トップがデ・フリース(95点)、２位エドアルド・モルタラ（ロキット・ベンチュリ・レーシング／92点）、３位ジェイク・デニス（BMW ｉアンドレッティ・モータースポーツ／91点）、４位ミッチ・エバンス（ジャガーレーシング／90点）というオーダー。ところが、３番グリッドのエバンスがスタートで発進できず、そこに後方からモルタラが突っ込んできてしまう。これで赤旗中断に。ふたりはタイトル争いから脱落となった。再開後、今度はデニスが１コーナーの進入で姿勢を乱し、左側のウォールにクラッシュ。デニスもタイトル争いから姿を消す。この後、デ・フリースは堅い走りでまとめ、チャンピオンを決めた。

FIA格式の世界選手権初年度となったシーズン７が終わった翌日、なんとヨーロッパでは「メルセデスが今季限りでFE撤退か」という報道が流れている。本誌も次号で詳報をお届けする予定だ。

Formula E



チームタイトルは、3位にストフェル・バンドーンが入ったメルセデスEQフォーミュラＥチームが獲得。（左）１回目のリスタートの段階でデニス（写真）は８番手、デ・フリースは12番手を走っており、デニスには逆転タイトルの可能性が充分にあった。

Translation：五十嵐 淳（Jun Igarashi）
Photo：LAT

ヘイキ・クルタ ● Heikki Kulta
Nationality：FINLAND

フィンランド人F1ドライバー、全員フェア説

ハンガリーGPのボッタスは、フェアか否か

ハッキネンやライコネンなど、多くのF1ドライバーを輩出しているフィンランド
この北欧の国のスターたちは、悪質な走りをしないという統計結果がある
ハンガリーでボッタスはマルチクラッシュを起こしたが、その説は正しいのか？

フィンランド人F1ドライバーたちは、フェアなバトルをすることで高評価を受けている。そのことは2018年に私がFIA安全委員会の代表チャーリー・ホワイティングに行なったインタビューからも明らかだ。

「私はこれまで、フィンランド人だとか、フェアな人間であるとか、そういう視点でレースを見てこなかった。しかしあえて言うならば、たしかに統計がそれを物語っている。とくにキミ・ライコネンは300戦のキャリアがあるが、彼が審議委員会に呼び出しを食らった回数を私は片手の指で数えることができる。それはレースでフィンランド人がフェアなことを示す証だ」

「ケケ・ロズベルグはアグレッシブなドライバーとして知られているが、クラッシュをするようなミスをいっさい犯さなかった。ミカ・ハッキネンは、キミと極めて似ていると思う。彼は走ることだけに集中して、本当に素晴らしい走りをした。ミカ・サロも似たもの同士だ。ヘイキ・コバライネンもペナルティから程遠いドライバーだ。バルテリ・ボッタスも然りだ」とホワイティングは生前に総括してくれた。

しかし、フィンランド人F1スターたちもクラッシュを回避することができなかった事例がある。1994年のドイツ、2014年のイギリス、そして今年2021年のハンガリーの３つだ。

1994年７月31日の決勝は、後に世界チャンピオンになるミカ・ハッキネンの評判を下げてしまった。予選の段階ですでにコースアウトし、決勝を８番グリッドからスタートした。そのポジションからコースの内側の狭い隙間を攻めて順位を上げたが、ウイリアムズのデビッド・クルサードに追突してしまった。そのあおりを受けてクルサードがティレルのマーク・ブランデルに追突し、ブランデルは、ジョーダンのふたりとザウバーのハインツ・ハラルド・フレンツェンを巻き込み多重クラッシュに発展した。

ハッキネンのマシンがコースを横切りほかのマシンの前に飛び出たことが、この混乱を生む原因となった。これで計11台のマシンがリタイアした。審議を経てハッキネンは出場停止処分を科せられた。

ロン・デニスは、審議委員にハッキネンに寛大な裁定を求めた。公聴会を立ち去る際に、「すごいよ、ロンは。献身的に擁護してくれた。あのクラッシュを起こしたのが自分ではないと思ってしまったよ」とミカは衝動的にチーム代表に話した。

2014年にはキミ・ライコネンの痛ましいクラッシュがイギリスGPでの１周目で起こった。18番グリッドでスタートを切ったキミはアクセル全開で攻めた。しかし、フェラーリは制御を失ってガードレールに衝突し、マシンの後部が吹き飛び、ノーズから鉄柵に激突した。

後続のフェリペ・マッサのウイリアムズが、スピンしてきたフェラーリのウイングに接触しリタイアを余儀なくされた。小林可夢偉もあおりを受けたがレースを続行することができた。

「あのスピードでマシンを制御することはまったくできなかった。最善は尽くしたがだめだった。どうしてペナルティが科せられるのか分からない。自らコースアウトしたことが原因なのかな」とキミは不満を漏らした。

2021年８月１日にハンガリーでボッタスがクラッシュした。ハッキネンはボッタスのマネジメントチームに名を連ねているが、そのクラッシュは前述した27年前のミカの多重クラッシュを想起させる。審議にかけられたボッタスは、次戦のベルギーGPで５グリッド降格処分が科せられたが、これはハッキネンと比べると軽いお咎めだ。ただ、もっとも痛かったのはそのタイミングだ。このレースの直後に夏季休暇に入り、ちょうど来年度の去就が注目される時期とも重なることになったからだ。

ボッタスは、１コーナー進入でブレーキングに失敗し、ランド・ノリスに追突した。これによりノリスはマックス・フェルスタッペンに追突し、後続も巻き込まれてしまった。ボッタスはノリスに追突したあと、弾みでセルジオ・ペレスを巻き込んでコースアウトしてしまった。

「あれはすべて私のミスだ。ブレーキがロックしてしまい、このレースに別れを告げる結果となった」とボッタスは残念がった。

ボッタスのこのクラッシュで迷惑を被ったドライバー全員に謝罪したことで、少なくともフィンランド人のフェアプレーさは最終的に保たれることになった。



今号の
レポーター
ロベルト・キンケロ
Roberto Chinchero
FIA F2やFIA F3など、欧州のミドルフォーミュラをメインフィールドとするイタリアン。F1も取材し、R.クビカとの親交も深い。

from Worldwide Pressroom

各国モータースポーツ最新事情　Lap.212

現場を知らない組織による規則変更の弊害

組織と現場には大なり小なり温度差が生まれるもの
今季のF2とF3のカレンダーについてもそれは発生し、不満の声が爆発

Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：XPB

今回はパドックにいる全員の意見が一致している。F3やF2の関係者のあいだでは珍しいことだ。昨年、FIAと双方のシリーズ・オーガナイザーが決定したふたつの選手権を別日程で開催するという案に満足しているのは決定した者たちだけで、実際にレースに参加しているチームやドライバーの満足度は決して高くない。この案をチームに受け入れてもらうために、2020年に行なわれた会議では、ひとつの課題に焦点を当てていた。両方の選手権に参戦するチーム（10チーム中8チームが当てはまる）のバジェットを大幅に削減する可能性を模索するということだ。それぞれのシリーズの開催日程を分けることで、チーム内にふたつのレースチームを作る必要がなくなり、人件費を適正化できるというのが狙いだった。

だが、実際のところ、エンジニアやメカニックにF2とF3の仕事を兼任させるのは非常に難しいと、チームは気づいた。レースがないときでも、ドライバーは専任のエンジニアと一緒に次のレースに向けて、密接に仕事をする必要があるからだ。「結局、削減できるのは、せいぜいメカニックふたりくらいだ」と、F2チーム代表のひとりは言う。

2021年シーズンに浮上したマイナス面を見ていこう。レースカレンダーが不規則すぎることに、多くのドライバーは不満を持っている。常に最高の力を発揮することが求められるシリーズを戦っていくうえで、現状の日程では集中力を維持することがとても難しいのだという。あるF2ドライバーは言う。「バーレーンで開幕戦を戦った後、次のモンテカルロのレースまで7週間もブランクがあいて、その2週間後にバクーのレースがある。次のシルバーストンは6週間後。その次のモンツァまでは、なんと8週間もあいている。このチャンピオンシップに求められるレベルや経費を考えたら、このカレンダーでいいと思う？」。さらに、モンツァの後、シーズン最終2戦となるジェッダのレースを迎えるまで、9週間もブランクがある。

シーズン開幕当初、レース数は昨年と変わらないとオーガナイザーはアピールしていたが、その場しのぎに3レース目を週末のフォーマットに組み込んだため、実質ドライバーの走行距離は減少し、訪れるサーキットの数も、コースで過ごす日数も減っている。

F2のカレンダーを見てみると、バルセロナ、スパ、ブダペスト、レッドブルリンクが含まれていない。F3の場合は、モンテカルロ、シルバーストン、モンツァでレースをする機会がない。これまで、F2にステップアップする前にサーキットを学ぶことができるというのは、F3ドライバーにとって、とても有意義なことだった。そのメリットが失われただけにとどまらず、なによりもF1への道筋となるふたつのカテゴリーのレースを同じ週末に見る機会がなくなってしまったのだ。メディアによる報道という側面から考えても、F1のサポートレースとしてF2とF3が開催されるという長年の伝統が失われてしまった。まさに、モトGPの世界と同様の状況になっている。今年、F1関係者はよくこんな質問をする。「今週はどのシリーズがサーキットに来ているんだ？」と。

F2やF3のチームのメリットはほとんどないいっぽうで、アルピーヌのフォーミュラ・リージョナルやWシリーズは、F1レースの週末に入り込む余地を見いだした。つまり、以前は手に入らなかった“時間枠”に満額を支払って、これらのシリーズは居場所を確保することができたのだ。このように財政面を取り仕切る者だけがメリットを得るというのはこれが初めてではないが、さすがに今回は強い不満の声がFIAやリバティ・メディアにも届いたようだ。そのため、来年は2020年以前の状況に戻ることが期待されている。そもそも、これまで何の問題もなく行なわれてきて、変更する必要もなかったのだから。新たな変更によって、多くの人たちが失望することがないよう、願ってやまない。



F2、F3ドライバーにとって、F1開催コースで走れることや、大観衆の前でレースができることは大きい。F1関係者にとっても、“青田買い”のメリットもあり、お互いウイン・ウインの状態をわざわざ崩す必要もない。

Text
大串 信
Makoto Ogushi

多様化の時代、モータースポーツはどう変わる?

グダグダながらも東京オリンピックが終わったようだ。ぼくは、オリンピックに限らずモータースポーツも含めたスポーツ全般に関して、元々他人のプレーを観るよりも自分でやるほうが好きな人間なので、今回の大会でどんな選手がどんな活躍をしたのかとかメダルが何個獲れたのかとかいうことについては興味がなかったし、閉幕したいまでもまったく知らないままだ。

ただ、ぼくは今回、オリンピックに『選手』として関わった。それも、モータースポーツの選手としてだ。

ご存じのかたも多いとは思うが、今年IOCは、野球、自転車、ボート、セーリング、モーターレーシングという5種目の国際スポーツ連盟と協業で『オリンピック・バーチャルシリーズ』を開催した。FIAはそのうちモータースポーツ競技を担当した。

5月半ばから6月半ばにかけて、世界中のグランツーリスモSPORTプレイヤーが参加できるタイムトライアル形式のグローバルオンライン予選ステージが開催された。この予選ステージからヨーロッパ/中東/アフリカ地区、アジア地区、オセアニア地区、北米地区、中南米地区から計16名の選手が選抜される仕組みだった。

ぼくは、日本からこの予選ステージに参加し、『オリンピックに関わった選手』となった。ただし、もちろん予選ステージでは日本国内順位で1000位にも入れず、あえなく予選で敗退して決勝進出はならなかった。それでもオリンピックに関わった選手であることはウソでもでまかせでもない。これからは少しは尊敬してもらいたいものだ。それはともかく。

決勝であるワールドファイナルは6月23日、世界各国16人の選手を集めて開催され、イタリアのヴァレリオ・ガロが優勝し、19年の世界チャンピオンであるミカエル・ヒザル(ドイツ)が2位、フランスのバティスト・ボボアが3位になった。昨年の世界チャンピオン、日本の宮園拓真が5位だった。

世界のリアル・モータースポーツ関係者にとって、モータースポーツをオリンピック競技にするのは夢だった。それをバーチャル・モータースポーツが先んじて実現してしまった格好だ。

リアルのほうも、レーシングカートならばオリンピック競技になり得るのではないかと以前から語られており、近年は電動カートでオリンピック競技化を模索しているとかいないとか。実現したらそれはたしかにおもしろいけれども、ぼくはやっぱり自分で走るほうを楽しんでしまうに違いない。

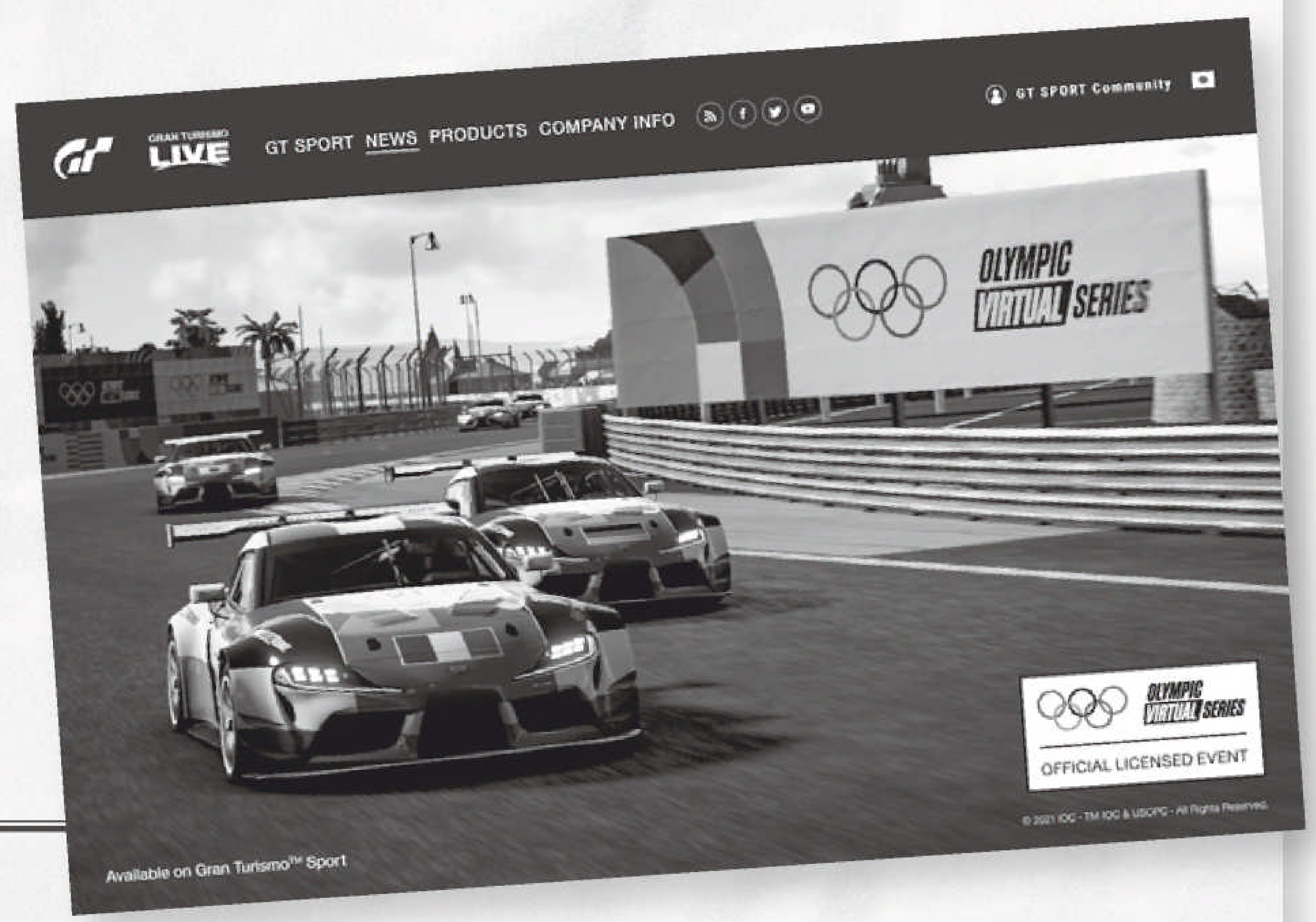
実際のオリンピックに話を戻せば、前回の東京オリンピックについてはマラソンのアベベだとか円谷だとか君原だとか体操のチャスラフスカだとかバレーボールの東洋の魔女だとか重量上げの三宅だとか、いまになってもちゃんと記憶に残っているのに、直近の大会に関しては誰ひとりとして活躍した選手の名前が頭に残っていない。

無垢な小学生と疲れ切ったオッサンの感性に差があるのは当然だけれど、じつはこうした大規模スポーツイベントと社会の関係が時代と共に変化したということもあるのではないかと思う。今回の大会が、前回の大会に比べるとサッパリ盛り上がらなかったように見えるのは、新型コロナ禍という条件の違いはあったにせよ、もはやこうした国家的イベントが時代遅れのシロモノになってしまったからなのではないか。

おそらく社会の情報化が進み、人々の感性が多様化したためにひとつの事象に思いが集中しにくくなっているからなのだろうと感じる。これは何もオリンピックのような国家的イベントだけではなくて、モータースポーツイベントにも言えることで、60年代の日本グランプリのようなかたちで人々の関心を広く引きつけることはもうできなくなっている。

それなのに同じ感覚でイベントを作り同じ感覚で情報を提供しても空振りするばかりで終わる。とくにぼくたちのようにモータースポーツに関する情報をファンに提供する仕事をしてきた人間は、よほど思い切って頭を切り換えなければあっけなく時代に取り残されて、その存在意義すら消滅してしまいそうだ。

IOCがバーチャルシリーズを開催する時代になるとは思いもしなかった。変質しつつあるのはオリンピックばかりではない。モータースポーツも恐ろしい勢いで変質しつつあることを肝に銘じなければならない時なのかもしれない。



auto sport No.1558 BEFORE & AFTER

前号に間に合わなかったこと、今号に載せきれなかったこと、次号までの予定まとめ

7/31 [sat]

F1 第11戦ハンガリーGP 予選 PPルイス・ハミルトン（メルセデス）、２位バルテリ・ボッタス（メルセデス）、３位マックス・フェルスタッペン（レッドブル）

F3 第４戦 ハンガリー レース１ 岩佐歩夢（ハイテックGP）が優勝、オリ・カルドウェル（プレマ）が２位、ローガン・サージェント（チャロウズ・レーシング・システム）が３位。レース２ マッテオ・ナニーニ（HWAレースラボ）が優勝、２位エンツォ・フィッティパルディ（チャロウズ）、３位ロマン・スタネク（ハイテック）

GTWC 第６戦 スパ24時間 スタートの約20分後に４台が絡む多重クラッシュが発生。１時間ほど経ったあとリスタートが切られた

GTWC ASIA シリーズ主催者であるSRO（CEOステファン・ラテル）より、2021年シリーズの開催を中止することが発表された

8/1 [sun]

F1 第11戦ハンガリーGP 決勝 エステバン・オコン（アルピーヌ）がF1で初優勝！ セバスチャン・ベッテル（アストンマーティン）が２位、ハミルトンが３位でチェッカー

F3 第４戦 ハンガリー レース３ デニス・ハウガーとアーサー・ルクレール（プレマ・レーシング）が1-2、ジャック・ドーハン（トリデント）が３位

GTWC 第６戦 スパ24時間 51号車アイアン・リンクス（コム・レドガー／ニクラス・ニールセン／アレッサンドロ・ピエール・グイディ）が総合優勝、32号車チームWRT（ドリス・ファントーア／ケルビン・ファン・デル・リンデ／チャールズ・ウィーツ）、95号車ガレージ59（ニッキー・ティーム／ロス・ガン／マルコ・ソーレンセン）が同一周回でトップ３に入った

S-TAI 第４戦AP５時間 決勝 各クラスの優勝者は次のとおり。【ST-X】290号車（浜野彰彦／澤圭太／川端伸太朗）【ST-1】２号車（飯田太陽／高橋一穂／加藤寛規／吉本大樹）【ST-2】47号車（星野辰也／織戸学／篠原拓朗／浜健二）【ST-TCR】97号車（遠藤光博／中野信治／小出峻／原田健太）【ST-Q】28号車（蒲生尚弥／豊田大輔／山下健太／小倉康宏）【ST-2】225号車（野中誠太／平良響／翁長実希／一条拳吾）【ST-3】39号車（冨林勇佑／大島和也／石井宏尚）【ST-4】310号車（坪井翔／細川慎弥／堀尾風允）【ST-5】50号車（山西康司／篠田義仁／松村浩之）

➔ go to p.42

8/2 [mon]

F1 第11戦ハンガリーGPの決勝レース後、ベッテルに対し規定量の燃料サンプルを採取できなかったため失格の裁定が下った。その後チームがスチュワードに上訴し、決勝順位はベッテル２位のまま暫定扱いとなる

8/3 [tue]

F1 東京2020オリンピックの陸上男子400mハードルで、カルステン・ワーホルムが世界新＆五輪新記録で優勝。ワーホルムが履いていたPUMA製のスパイクシューズにはカーボンファイバーが使われており、そのカーボンファイバーに関するデザインに、メルセデスF1チームが培ってきたデータが反映されていた

F1 ウイリアムズはダン・ティクトゥムとの開発ドライバー契約を解除した。理由は明らかにされていないが、ティクトゥムは19年にレッドブルのジュニア育成プログラムからも外されている

8/4 [wed]

WEC 23年からWECとIMSAウェザーテック・スポーツカー選手権に参戦予定のアウディは、新規定車両LMDhをファクトリーチームで走らせるのかどうか、戦略的な選択肢を探っているという。このプログラムのファクトリー責任者はアラン・マクニッシュになる模様

IGTC ７月末にスパ24時間でようやくシーズンスタートを切ったIGTC。すでにバサースト12時間、鈴鹿10時間がキャンセルされ、全３戦のみが組まれている状況だが、SROのステファン・ラテルは2022年のフル開催に全力を尽くすと述べた

8/5 [thu]

F1 セルジオ・ペレスの父であるアントニオ氏が、第２のメキシコGPをカンクンで開催すべくハンガリーGPに赴き、ジャン・トッドやステファノ・ドメニカリと話し合いの場を設けた。2024年の開催を目指すという

OTHER 19年にわたりパートナーシップを築いてきたベントレーと、スイスの高級腕時計メーカーのブライトリングが、21年末をもってパートナー契約を終了することを発表した

8/6 [fri]

OTHER JAF日本自動車連盟が2022年国際モータースポーツ登録申請一覧を公開した。F1とWECが10/7〜9の同日に組まれており、今後調整される見通しだ。スーパーGTは全８戦、SFは７戦、そしてラリージャパンも11月に予定されているが、最終的な決定はFIAの調整を待つことになる

8/7 [sat]

INDY 第11戦ナッシュビル 予選 コルトン・ハータ（アンドレッティ）が今季２度目のPP、スコット・ディクソン（チップ・ガナッシ）が２位、３位にはアレックス・パロウ（チップ・ガナッシ）が入った

NASCAR 第23戦ワトキンスグレン 予選 ブラッド・ケセロウスキがPP、２位ジョーイ・ロガーノ、３位ライアン・ブラニーとペンスキーがトップ３を独占した

DTM 第３戦ゾルダー レース１ ケビン・ファン・デル・リンデ（チームABT）が優勝、２位マイク・ロッケンフェラー（チームABT）、アレックス・アルボン（アルファタウリ）が３位

JF4 第５戦岡山 決勝 優勝は元嶋成弥（佐藤製作所KKZS★TOMEI）、２位徳升広平（フジタ薬局アポロ電工高山短大）、３位宮下源都（佐藤製作所★KK-ZS）

8/8 [sun]

INDY 第11戦ナッシュビル 決勝 チップ・ガナッシのマーカス・エリクソンが優勝、ディクソンが２位、３位にはジェームズ・ヒンチクリフ（アンドレッティ）。佐藤琢磨（RLLR）はクラッシュに巻き込まれ25位 ➔ go to p.35

IMSA ウェザーテック・スポーツカー選手権第８戦 １位フェリペ・ナッセ／ピポ・デラーニ（ウェーレン・エンジニアリング）、２位オリバー・ジャービス／ハリー・ティンクネル（マツダ）、３位ケビン・マグヌッセン／ランガー・バン・デル・ザンデ（キャデラック）

NASCAR 第23戦ワトキンスグレン 決勝 カイル・ラーソン（ヘンドリック）が優勝、２位チェイス・エリオット（ヘンドリック）、３位にマーティン・トリューJr.（ジョー・ギブス）

DTM 第３戦ゾルダー レース２ マルコ・ウィットマン（ウォーレンホースト）が勝利、マキシミリアン・ゲーツ（メルセデス）、リアム・ローソン（レッドブル）が表彰台へ

JF4 第６戦岡山 決勝 元嶋成弥、徳升広平が第５戦に続きワン・ツー、３位はジェントルマンクラスのハンマー伊澤（令和雪合戦ハンマーR☆ハヤテ）

OTHER マクラーレン・レーシングCEOザック・ブラウンは、インディカー・シリーズへのフルタイム復帰に向け、アロウ・マクラーレンSPチームの株式の過半数を取得したと発表。長期的にインディカーへ参戦していく姿勢を示した

8/9 [mon]

WRC TOYOTA GAZOO Racingは世界で通用する次世代のラリードライバーを育成するため、オーディションを開催することを発表。募集はオンラインにて10月８日（金）まで行なわれ、書類選考と実技テストを経てフィンランドで最終選考が実施される

8/10 [tue]

GT GT300クラスに初参戦するドライバー等に課されるルーキーテストについてGTAは、コロナ禍における感染対策の一環として、出場するレースウイーク中の公式練習またはフリー走行で実施するとした

IMSA IMSAが年間25万ドルを支給するドライバー育成プログラムを開始。多様なバックグラウンドを持つ有能なドライバーを育ててIMSAへ参戦させ、シリーズの活性化を狙う

8/11 [wed]

FE ポルシェはタグ・ホイヤー・ポルシェ・フォーミュラEチームの来季ドライバーラインアップを公表。今シーズンと変わらずアンドレ・ロッテラーとパスカル・ウェーレインが継続起用される

8/12 [thu]

OTHER 電動ワンメイクSUV選手権『Extreme E』に22年から参戦するマクラーレン・レーシングがドライバーを発表。北米大陸で４度ラリー・クロスチャンピオンに輝いたタナー・ファウストが初代ドライバーを務める

8/13 [fri]

F1 ハンガリーGPでのベッテルの失格が確定した。失格の裁定に対しアストンマーティンが訴えを起こしたが棄却され、チームは控訴しない決断を下した

WRC 第８戦ベルギー デイ１（SS1-SS8）１位ティエリー・ヌービル（i20クーペ）、２位クレイグ・ブリーン（i20クーペ）、３位オィット・タナク（i20クーペ）

8/14 [sat]

FE 第15戦ベルリンE-Prix 予選 １位ストフェル・バンドーン（メルセデスEQ）、２位オリバー・ローランド（ニッサンEダムス）、３位ノーマン・ナト（ロキット・ベンチュリ）

INDY 第12戦インディアナポリス 決勝 優勝ウィル・パワー（ペンスキー）、２位ロマン・グロージャン（デイル・コイン）、３位コルトン・ハータ（アンドレッティ）。佐藤琢磨は10位

WRC 第８戦ベルギー デイ２（SS9-SS16）１位ヌービル、２位ブリーン、３位エルフィン・エバンス（ヤリス）

8/15 [sun]

FE 第15戦ベルリンE-Prix 決勝 １位ナト、２位ローランド、３位バンドーン

WRC 第８戦ベルギー デイ３（SS17-SS20）総合順位は１位ヌービル、２位ブリーン、３位カッレ・ロバンペラ（ヤリス）

➔ go to p.34

NASCAR 第25戦インディアナポリス 決勝 １位AJ.オールメンディンガー（カウリグ）、２位ライアン・ブラニー（ペンスキー）、３位カイル・ラーソン（ヘンドリック）

8/20 [fri]

『オートスポーツ』No.1558 発売 ◀ この号です

8/21 [sat]

WEC ル・マン24時間
INDY 第13戦ゲートウェイ

8/22 [sun]

WEC ル・マン24時間
WTCR 第５戦ハンガリー
DTM 第５戦ニュルブルクリンク
NASCAR 第25戦ミシガン
GT 第４戦鈴鹿

8/28 [sat]

NASCAR 第26戦デイトナ

8/29 [sun]

F1 第12戦ベルギーGP
F3 第５戦ベルギー
GTWC 第７戦ブランズハッチ
SF 第５戦もてぎ
SFL 第５戦もてぎ
TCRJ 第４戦もてぎ

※このページの情報は8月16日（月）時点のものです

auto sport CONTENTS

auto sport 2021年9月3日号（隔週金曜日発売）
2021年8月20日発売　第58巻第15号　通巻1558号

No.1558 9/3号

発行人：星野邦久　　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor	田中康二	Koji Tanaka
Editorial Staff	角田五十四	Isoshi Sumida
	三浦康宏	Yasuhiro Miura
	髙橋和清	Kazukiyo Takahashi
	水谷素子	Motoko Mizutani
	高藤昌洋	Masahiro Takato
	廣本　泉	Izumi Hiromoto
	佐藤彩子	Ayako Sato
	上坂元 宏樹	Hiroki Kamisakamoto
Art Director/ Designer	原　靖隆	Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一	Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
DTP Staff	樋口義憲	Yoshinori Higuchi
	片山健一	Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎	Seiichiro Aritomi
Cover photo	XPB	

SPECIAL FEATURE

On the EDGE ―― 情報がレースをもっと楽しくする

FEATURE

IRREGULAR

REGULAR

FROM PIT CREW

●束の間の夏休みが終わり、F1は例年どおりベルギーからシーズン後半戦に入る。今季F1は国内外から「最高に面白い！」という声が多く挙がっているとおり、少なくとも自分の記憶にも、これほど興奮できるシーズンはなかった。ハミルトン／メルセデスの底力はやはり凄まじく、同時に王者とほぼ互角の戦いを演じているレッドブル・ホンダ／フェルスタッペンのスピードには毎戦驚かされるばかりだ。一方で、今季から移籍したドライバーが苦戦する姿も気になっていた。一定の結果こそおさめているが、ペレスやリカルドほどの実力の持ち主なら、チームメイトをベンチマークとしてみても、もっと活躍すると思っていたからだ。ただ、今号のリカルドインタビュー（36～41ページ）を読んで、そんなナゾの一部が解けた気がする。腑に落ちたのは「自分にとっての自然な直感と能力」と「クルマが求めているもの」が"合致しない"という内容だ。複雑なパワーユニットを筆頭に、シャシーや空力特性がチームによって異なるF1だと、彼ほどの実力と引き出しをもってしても難しいわけで、それがルーキーの角田裕毅であればなおさらのことだろう。こうした類の話は何もF1だけに限ったものではなく、国内で言えば今季のSFで苦戦する山本尚貴がその象徴と言えるかもしれない。モータースポーツがいかに複雑で、残酷な競技であるのかをあらためて知った。　　（田中）

●米NASCARトラックシリーズで、服部茂章さん率いるHRE（Hattori Racing Enterprises）がレギュラーシーズンラスト２戦を連勝！　2018年以来３年ぶりのタイトル奪還に向けて弾みをつけました。HREといえば、NASCARトラックシリーズにおける最有力チームのひとつとしての評価をすでに確立。日本の自動車関連メーカーや自動車ディーラー、さらに世界的な企業がスポンサーとしてサポートしています。２連勝を決めたワトキンスグレンは、レーススポンサーとHREのメインスポンサーが同じで、HREにとっては"ホストレース"となっていました（45ページ参照）。イメージとしては、プロゴルフツアーのイベント名とゴルファーの所属先が同じという感じです。全米生中継のなか、そこでしっかり優勝するという"仕事"をやり遂げました！（笑）　この後はプレイオフ（３ラウンド制、全７戦）。有名動画サイトにもレース後からそれほど時間を置かずにハイライトやフルリプレイが上がりますので、チェックしてみてください。（カズキヨ）

●今号から読者プレゼントのオンラインからの応募ページが変わりました。トップページがこれまでのものから変わるわけですが、あやしげなサイトへの誘導ではありませんので安心してご応募ください。ハガキでの応募も変わらず続けておりますので、お気軽にご投稿くださいね！　ちなみに、質問項目に『おもしろくなかった記事』というものがありますが、プレゼントの抽選にはまったく影響しませんので（笑）遠慮せず忌憚のないご意見をお待ちしております。　　（アヤコ）

auto sport Web shop

オートスポーツ公式通販サイト

SUPER GT参戦チームのオフィシャルキャップをご紹介いたします
(autosport web shopで販売中です)

https://as-web-shop

TEAM KUNIMITSU



価格：各5000円(税込)

TGR TEAM au / KeePer TOM'S



価格：各4180円(税込)

TGR TEAM ZENT CERUMO



価格：①②3500円(税込)
③5000円(税込)

Yogibo Drago CORSE



価格：3800円(税込)

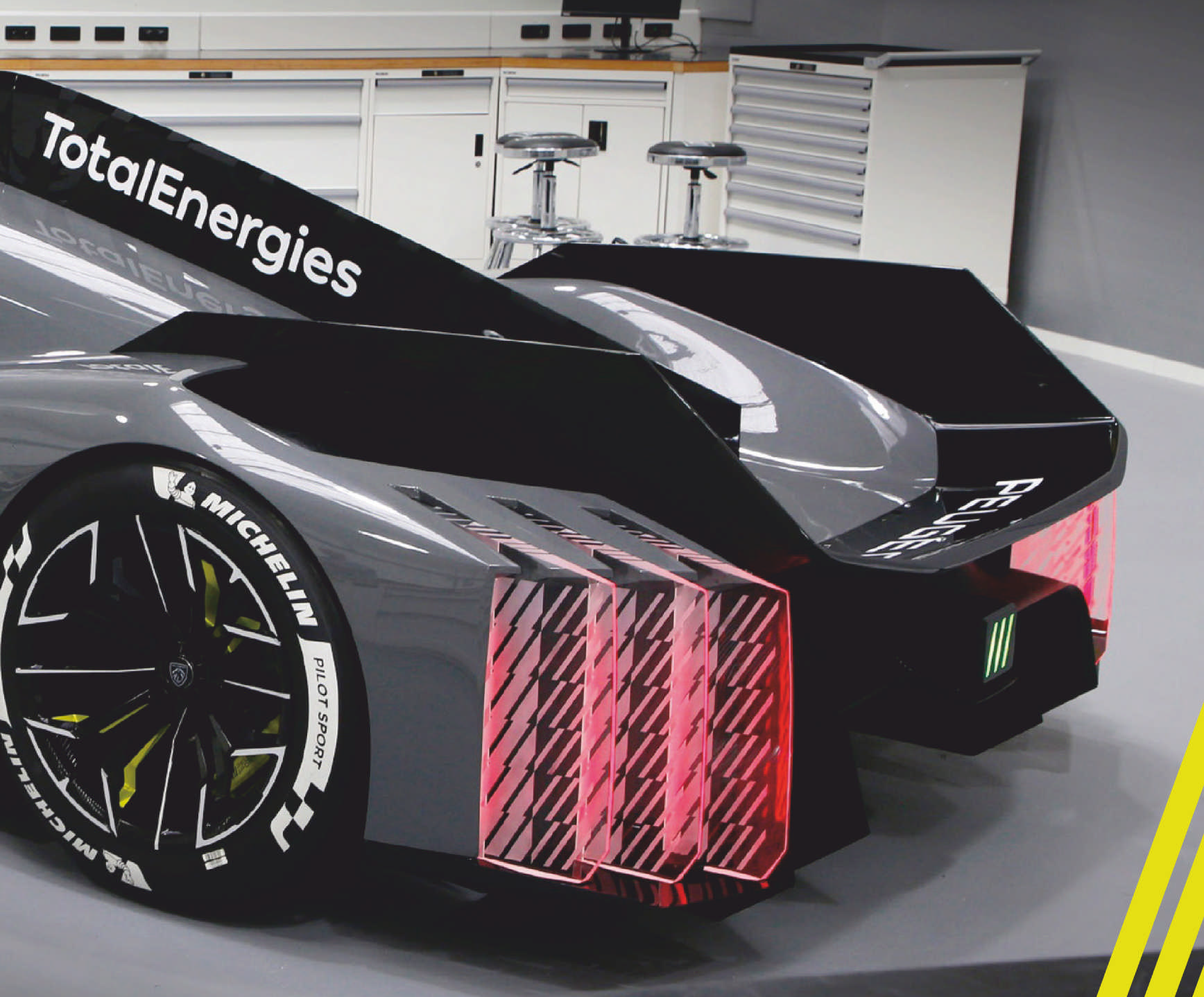
TGR TEAM WedsSport BANDOH



価格：①5280円(税込)
②4730円(税込)

FOLLOW-UP

GEOT 9X8



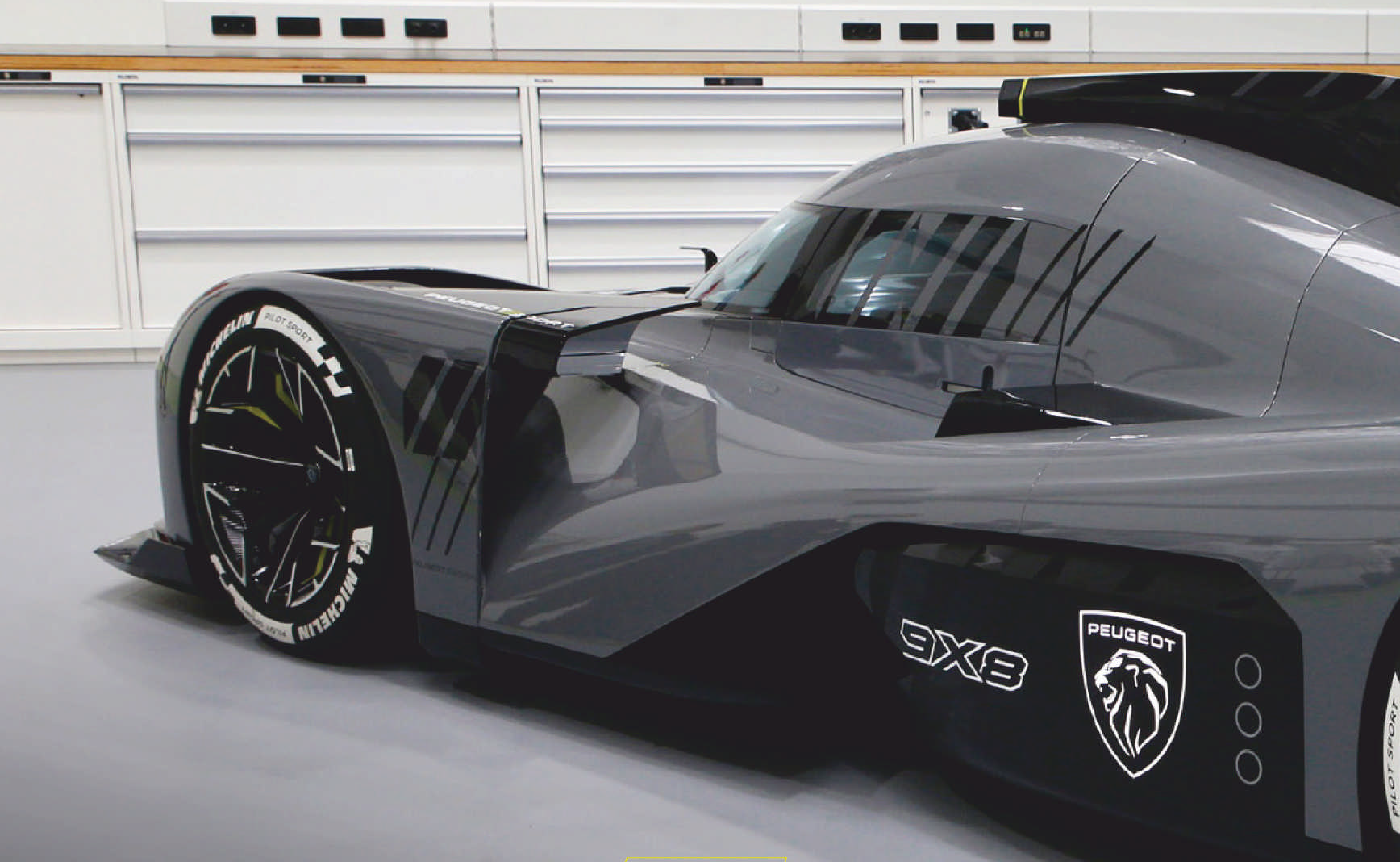
今年7月上旬、近年では間違いなくもっとも印象的な新型レーシングカーが発表された。プジョー9X8ハイパーカーは、美的感覚からも工学的な観点からも常識的な自動車デザインから大きくかけ離れている。この発表用マシンの外観の大半は、風洞実験や空力のエンジニアからの意見によって作り上げられたものではなく、プ



Peugeot Deutschland/Uli Sonntag

Text : サム・コリンズ（Sam Collins）
Translation : 天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati） まとめ : auto sport
Photo : LAT／Peugeot Deutschland/Uli Sonntag／Peugeot Sport

PEU



PART 1

“ゴーストコンセプト”？

ル・マン制覇に絞った「リヤウイングレス」

問題はリヤウイングレスコンセプトが本当に機能するのかどうか
「まったく同じではないが、触発されているように見える」
とは元プジョーのエンジニアのコメント
その“触発元”、そしてその類似点が非常に興味深い

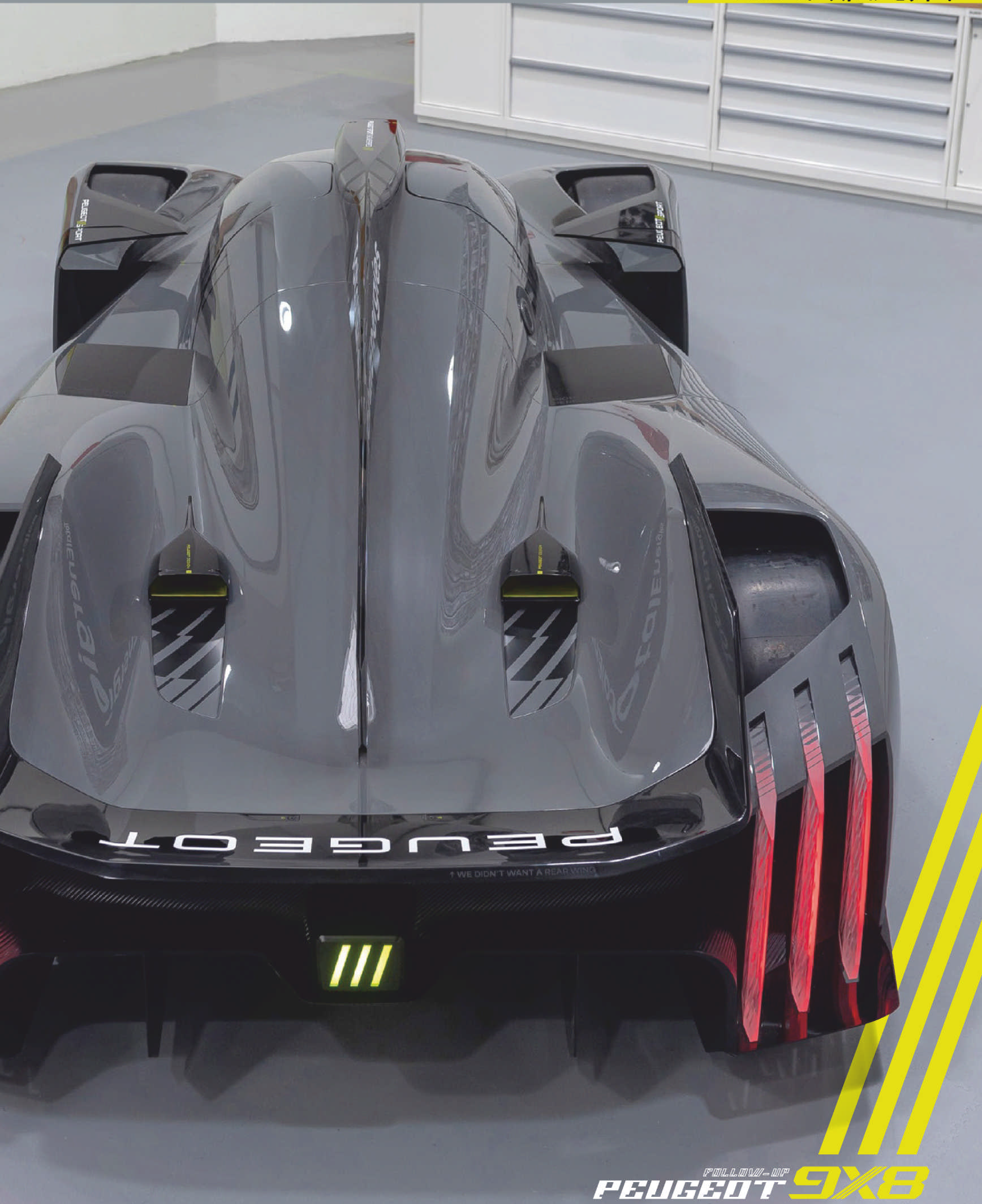
ジョーのスタイリング部門の手によるものだ。

それはとくに大きな驚きというわけではない。ＬＭＨ（ル・マン ハイパーカー）のレギュレーションは、空力的な要求に自動車メーカーが全面的に縛られることなく、彼らのブランドアイデンティティを盛り込んだマシンをデザインできるよう、書かれたものだからだ。それはマーケティング面だけでなく、コスト抑制も狙っている。

ハイパーカー・レギュレーションには詳細なサイズ規定はなく、マシンが収まるべき性能の範囲（ウインドウ）がシンプルに定められている。ＦＩＡ ＧＴ３が長く採用してきているスタイルだ。パワーユニットや空力性能に最大値と最小値が設定され、各マシンはそのウインドウに収まっていなければならない。ＬＭＨの場合、パワーは５００kW、最低重量は１０３０kg。自動車メーカーが作り出したマシンをＦＩＡが風洞でテストし、ボディワークをスキャンする。エンジンの性能については、コース上でトルクメーターを使用して計測される。

このアプローチでは自動車メーカーには大きな自由度が与えられる。プジョーはそこを最大限に利用。９Ｘ８はリヤウイングを使わないデザインとし、マシンのフロア部がダウンフォースの大半を稼ぎ出すことに期待した。このマシンの発表時点でのデザインの何カ所かは、以前からこの世界を知る人たちに、野心的だったが不首尾に終わったＬＭＰ１プロジェクトを思い起こさせた。

Peugeot Deutschland/Uli Sonntag



FOLLOW-UP
PEUGEOT 9X8



ステアリングはスイッチの周囲を発光させ、夜間走行時の見やすさを重視したデザインのようだ。プジョーのブランドイメージもしっかりと落とし込んである。親指で調節するロータリースイッチが左右に付いている。（as）

Peugeot Sport

「リヤウイング装着」の可能性はまだ排除されていない

「最初に見たとき、ニッサンを思い浮かべた」と、ディーゼルエンジン搭載の908時代にプジョースポールでエンジニアを務めたことのある人物は話す。「フロントの大きな開口部は、まさにあの2015年のひどいマシンにそっくりだ。両車のコンセプトはまったく同じではない。しかし、あのマシンに触発されたように見える」。

ニッサンGT-R LM NISMOのコンセプトでは、ダウンフォース獲得方法がひとつの大きなポイントになっていた。マシンのフロントからリヤにかけてトンネルを設け、そこを流れる空気を利用したのだ。9X8にはそれと似たコンセプトが多見される。

ニッサンのマシンは1年で姿を消したが、その全体的なマシンのコンセプトにおいてはいくつかの部分で将来性が感じられた。ニッサンのマシンでは、フロントにマウントされた、重く複雑なハイブリッドシステムはうまく機能せず、推進力は内燃機関が生み出すものだけに頼っていた。駆動は（結果的に）前輪のみのFF。そうした一方、重量オーバーだったにもかかわらず、軽量かつ、よりパワフルな後輪駆動のLMP2車両群と同じペースを保てていたのだ。

9X8のフロントエアダクトを見ると、ニッサンのそれよりもはるかに複雑な形状をしているが、プジョーはより進化した、そして完成度のより高い空力開発を敢行した。ダクトの内部には、トンネル内の空気の渦を速めるための空力付加物が多数配されている。

興味深いことに、プジョーは空力コンセプトの詳細について語ることはなく、発表されたマシンの後部は空白になっていた。しかし、そこにあったパネルはトンネルを設けるために取り外されるものと見られている。「私は、プジョーのやっていることがニッサンとまったく同じであるとは考えていない。ニッサンは最終的に、小さなものではあったがリヤウイングを装備した。このマシンはニッサンの影響を強く受けている。しかし、まったく同じアイデアではない」というのが前出の元プジョーのエンジニアの見立てだ。

そして、プジョーが9X8の空力コンセプトについて明かしたいのは、ほかのマシンとは違うということだけである。

「我々はある程度の空力効率を達成し、それ以外の部分に取り組むことができるようになった。しかし、どうやって？という質問はしないでほしい。我々としては、この秘密はできる限り長い期間にわたり、秘密のままにしておきたいと考えている」とステランティス（プジョーの親会社）のモータースポーツディレクター、ジャン・マルク・フィノ。一方、このプロジェクトのテクニカルディレクターであるオリビエ・ジャンソニは彼よりややオープンだ。

「空力コンセプトはグランドエフェクトとリヤのアッパーボディワークを組み合わせたものだが、以前のLMP1とは少し異なる手法だ。今回のルールにより、自由度は多くの項目で広がった。アンダーフロアについては以前よりやれることが増えているが、ダウンフォース総量は規定されている。どれだけのダウンフォースを発生させてよいかを検討し、自分たちはその数字をリヤウイングなしで達成できると感じた」と自信を隠さない。

リヤウイングがないことで、9X8が発生させるドラッグはとても小さくなっている。おそらくそこに、このプジョーのやりたかったことのヒントがある。「すべてはル・マンのため。意識しているのはそれだけだ。トヨタはWECで勝つためのマシンを作った。プジョーはル・マンで勝つことだけを目的にこのマシンを設計した。そのフォーカスぶりが彼らに優位をもたらす。マシンのすべてがひとつの目標のためだけにデザインされているからだ。とても純粋なデザインになっているが、それは同時にとても勇敢なことでもある。ル・マンのためだけにマシンを作ったのはニッサンが最後だからね」と元プジョーのエンジニア。9X8に勝機ありと感じてもいるようだ。

ル・マンのハイパーカーに関する規定では、WECのレースが行なわれるすべてのサーキットで同じボディワークを使用することが義務付けられており、許される調整はひとつの空力パーツにおいてのみとされている。トヨタのマシンで唯一調整が可能とされたのはリヤウイングだった。それを調整す



Peugeot Sport



Peugeot Sport



Peugeot Sport



Peugeot Deutschland/Uli Sonntag

ることで、彼らはモンツァ、ル・マン、富士といったサーキットに対応する。プジョーはリヤウイングを持たないが、調整を行なえる部分がある。

「基本的に、我々にはフロントのスプリッターとリヤのディフューザーのコンビネーションがある。マシンのフロント部分は伝統的デザインに近い。空力バランスの調整を行なえるのはひとつのデバイスでのみ。それが我々にとって大きな要素になる。我々には選択肢がいくつかあり、どれにするかの決断は最初のマシンテストで下すことになる」とジャンソニは認めた。「9X8の設計はとても情熱的な経験だ。創作、新技術の導入、型破りな手法を用いてのマシンパフォーマンス向上といったことに対して、自由が与えられているからだ。レギュレーションは調整可能な空力デバイスをひとつだけしか許可していないが、それがリヤウイングであると規定してもいない。我々の計算は正しく、高度なパフォーマンス獲得がリヤウイングなしでも可能であることが、シミュレーションで明らかになっている」。

サスペンションは必要最小限に？

要するに、プジョーは「リヤウイング装着」という選択肢をまだ完全には排除していないということ。テストでそのパフォーマンスを見てから最終的なデザインの決定を下したい意向だ。

「テストはリヤウイングなしで始める。そのことに我々は100%の自信がある。風洞実験、CFD（コンピューターによる、流体の解析やシミュレーション）での計算と、コース上での現実とを関連づけなくてはならない。それが我々に残されたパズルの最後の一片で、我々のシミュレーションが正しく、これに近いスタイルでレースを戦えることと期待している。何かがうまくいかない可能性は少しながら存在する。だが、我々はこのコンセプトでレースに臨むことに大きな自信がある。ただし、重要なのは、ある時点でそれが正しい方向性でないと判明したら、充分な経験を積んできている我々は、考え方を変更し、意見を修正するということだ」（ジャンソニ）

プジョー9X8と15年のニッサンGT-R LM NISMOのもうひとつの共通点は、どちらも4輪駆動である点だ。ニッサンの4輪駆動システムが実際に機能することはほとんどなかったが、マシン後部に配されたドライブトレインに大きな問題が存在している



LAT

2015年のル・マン24時間に参戦したニッサンGT-R LM NISMO。最大の特徴のひとつは、ボディ両側に設けられた「スルーダクト」と呼ばれるトンネル。フロントアンダーパネルの両脇から取り込まれた空気はドラッグ抑制のため車両側面から排出せず、スルーダクトを通してリヤから排出させていた。サスペンションのためのスペースはかなり犠牲にされ、（仕方なく？）スルーダクトの外側に配置。限りなくストレートスピード重視に振られていた。（as）



LAT

PART 1 “ゴーストコンセプト”？



リヤウイングがないことで、全体的にのっぺりとした印象の9X8。フロントまわりはプジョーが言うとおり、コンベンショナルなデザインに見える。フィンについては、LMP1-H時代の各車やLMH先行車のGR010 HYBRIDにあるようなシャークフィンではなく、低いものが付いているのみ。横方向の安定性が不足しているようにも感じるが、これもル・マン制覇だけに照準を合わせた設計か。リヤカウル後端とディフューザーに挟まれた空間は閉ざされている。本番ではこのままで登場ということはないだろうが……。（58～59ページに関連記事あり）（as）

Peugeot Deutschland/Uli Sonntag

万全を期して再来年のル・マンに先送りする可能性も？

ことを浮き彫りにさせた。ニッサンの空力トンネルは、ドライブシャフトが通る（べき）部分にあった。プジョーがどのようなレイアウトを採用しているか（採用してくるか）は後日明らかになってくるだろうが、大きなディフューザーとマシンを貫通するトンネルを装備しているとしたら、サスペンションのために与えられるスペースはとても小さなものとなるだろう（56ページ下参照）。

サスペンションはギヤボックスにマウントされる。そのギヤボックスはアルミニウム製、またはマグネシウム製に限られ、最低重量は75kgと規定されている。カーボンファイバーやチタニウム製のケーシング採用は禁止。このように重いトランスミッションはマシンの重量配分をマシン後方寄りにさせる。そのため、空力の重心をマシン前方へ持っていくことでバランスを取る必要が生まれる可能性があり、それはリヤウイングの撤去によって簡単に達成できるのだ。

９Ｘ８に搭載されるエンジンは新設計の２・６ℓ Ｖ６ツインターボ。最高出力は規則で認められている５００kW（約６８０ｂｈｐ）を発生させる。このエンジンは後輪のみを駆動。前輪は、ＤＳテチーターチームが使用しているフォーミュラＥ用モーターをルーツとする出力２００kWの電気モーターによって駆動される。

マシン形状とその大きさは注目に値する。発表時の写真ではかなり小さく見えたが、実際には以前のＬＭＰ１-Ｈ車両よりやや大きい。２０２０年のトヨタＴＳ０５０ハイブリッドと比べると、全長では３５０㎜、全幅では１８０㎜、全高では１３０㎜、それぞれ上回っている。車高が高められたのは、新しい安全規定でクラッシュ時にドライバーが背中を傷めるリスクを減らすよう、より立ち気味のドライビングポジションが採用されているため。これは、いくつかの実際に起きたアクシデント後に実施された集中的リサーチと、トヨタが開発した仮想人体モデル（ＴＨＵＭＳ）を用いての事故のシミュレーションといった研究が重ねられた結果だ。これに加えて、コクピットはいくつもの安全向上がなされ、燃料タンクもより強固なものとされている。

しかし、発表会でお披露目されたマシンは、これらの要素をいっさい装備していない、単なるモックアップだった。最初の９Ｘ８シャシーは、公表されていないサプライヤーのもとで製作中だ。来季のル・マンに９Ｘ８が出場する可能性はあるが、準備が万端整ったと感じることができるまでレースをすることはない、とプジョーは宣言しており、彼らは23年のル・マン参戦を目標に定めている。

「来年のル・マンに出場する可能性はあるだろう。しかし、マシンが本当に革新的で、ル・マンで速いものとなりそうだという感触があったとしても、トヨタのプロジェクトは先行スタートしている。それを受け入れなくてはならない。トヨタはずっとコンベンショナルなマシンを採用している。レースの世界には、『古き時代の最新技術は、常に新時代の最初の技術に勝る』という言葉がある。プジョーが来年デビューするなら、トヨタを打ち負かすのには苦労するだろう」と元プジョーのエンジニアは、プジョーの考え方は合理的であると理解を示した。

プジョーが来年のレースでデビューすれば、少なくとも理論的には、そのデザインがホモロゲーションを取得し、自動車メーカーは数シーズンにわたってデザインの（大きな）変更ができなくなる。とはいえ、さまざまな状況を考えると、自動車メーカー側がＦＩＡやＡＣＯを説得し、アップデートキットの導入を許可させるということになってもおかしくはない。

プジョー９Ｘ８のコンセプトは、新しいハイパーカー規則が型破りで革新的なアプローチを許容していることを示している。しかし、プジョーがこれほど過激で、ル・マンだけに焦点を当てているように見えるのは、非常に勇敢なる一歩であるが、同時にとても愚かな一歩となる可能性もある。これからの２～３カ月のあいだに、このフランス製レーシングカーは初めてサーキットを走ることとなるが、そのときには多くのエンジニアたちが緊張した面持ちでそれを見守ることになるだろう。

T.Kudoh



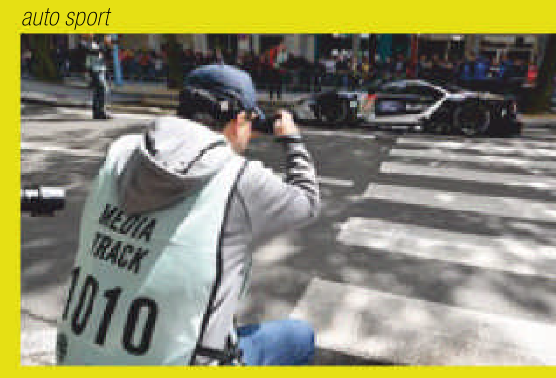
PART 2

技術ウォッチャー
世良耕太の“リモート見分”

“Best-looking Race Car of the Year 2021”間違いナシの9X8
だからこそツッコミどころを探してみたくなるのが人情というもの
そこで本誌が早速入手した写真をもとにおなじみの技術ウォッチャー世良耕太さんに
キモとなりそうなエリアの設計の狙いを読み解いてもらいつつ
「おやおや?」と感じたところに鋭く斬り込んでいってもらいます

Text：世良耕太（Kota Sera）
Photo：工藤崇弘（Takahiro Kudoh）／Peugeot Deutschland/Uli Sonntag／auto sport

auto sport



せら こうた／自動車誌、F1の速報誌の編集を経て独立後、モータリングライター＆エディターとして、『auto sport』『Motor Fan illustrated』（ともに三栄刊）など多くのメディアで活躍中。ル・マンの公開車検場でかがみこんでいる姿が毎年目撃されている。日本カー・オブ・ザ・イヤー選考委員。

Peugeot Deutschland/Uli Sonntag



Front Splitter

ルックスに気を取られてはいけない？

プジョーの新しいライオンロゴは2021年２月25日に発表された。2010年以来、11年ぶりの変更である。量産車では本国で発表された新型308が新しいロゴを採用。ほどなく日本にも上陸するはずだ。この新しいロゴを広くPRする意味でも、9X8が果たす役割は大きい（光っているし。サイドのロゴも同様）。３本の光る爪痕といい、9X8は走る広告塔である。それにもまして気になるのが、ライオンの爪痕とロゴに挟まれた空間だ。ボルテックスジェネレーターのような、角の尖ったプレートが幾重にも折り重なるようにして配置されている。まるでシュレッダーのようで、ここに飲み込まれたら粉々になりそう。空力的な機能からの処理？　それとも単なるスタイリング？



Peugeot Deutschland/Uli Sonntag

Headlight

ひとめでプジョーと分かるのがいい

最新のプジョーの量産車には（グレードにもよるが）、ヘッドライトに斜めのラインが３本入っている。ライオンが鋭い爪を持つ前足で引っかいた痕をイメージしているそうで、これがプジョーのクルマの表情を特徴づけている。プジョー9X8のこの特徴的な顔を見ると、ひとめで「あ、プジョーだ」と分かる仕かけだし、最新のプジョーを見ると「9X8と同じだ」となるわけだ。これぞ相乗効果というもので、ハイパーカー規定本来のコンセプトを充分に活用した格好。３本の爪痕に挟まれた部分は８つのセグメントに分割されており、ここにLEDの光源が収まるのだろう。大きなヘッドライトの下部にはイエローに彩色されたダクトが設けられており、このダクトの使い道も気になるところ。

Side View Mirror

デザイン面と空力面の最大公約数？

デザイナー的な視点では、ステーに支えられたリヤビューミラーは邪魔物以外の何物でもなく、ミラーがない状態でエクステリアを成立させたい。空力的な観点からも同様で、できればなくしたい。しかし、LMHの技術規則では「すべての車両はドライバーの後方視界を確保するためのミラーをふたつマウントしなければならない」と規定しているし、「各ミラーは100㎠より大きな面積を有していなければならない」と定めている。デザインの面でも空力面（ドラッグを削減したい）でも最適な妥協解が、ミラーをフロントフェンダーと一体化するアイデアなのだろう。このアイデアは 2017年のポルシェ919ハイブリッドに端を発し、20年のトヨタTS050ハイブリッドにも採用例がある。

Peugeot Deutschland/Uli Sonntag



Cockpit

“機能オンリー”からやっと脱却？

9X8ではプジョーの量産部門のデザイナーがきっちり関与しているのが特徴だ。エクステリアでは３本爪のライティンググラフィックがその象徴。「デザイナーはインテリアにも格別の意識を振り向けた」とプジョーは説明する。これまでのプロトタイプ車のコクピットはブランドアイデンティティがまったく投影されておらず、純粋に機能のみを考えて設計されてきた。9X8はその流れに一石を投じる。とはいえ、量産車ほど自由度は高くない。量産車はi-Cockpitと呼ぶ、小径ステアリングの上からメーターを覗き込む独特のレイアウトを採用するが、9X8ではそこまで大胆なことはできていない。真後ろと後方左右の画像を一体表示するデジタルミラーが目を引く。



Peugeot Deutschland/Uli Sonntag

Peugeot Deutschland/Uli Sonntag



Peugeot Deutschland/Uli Sonntag



Rear Bodywork

もったいぶっている「フタ」

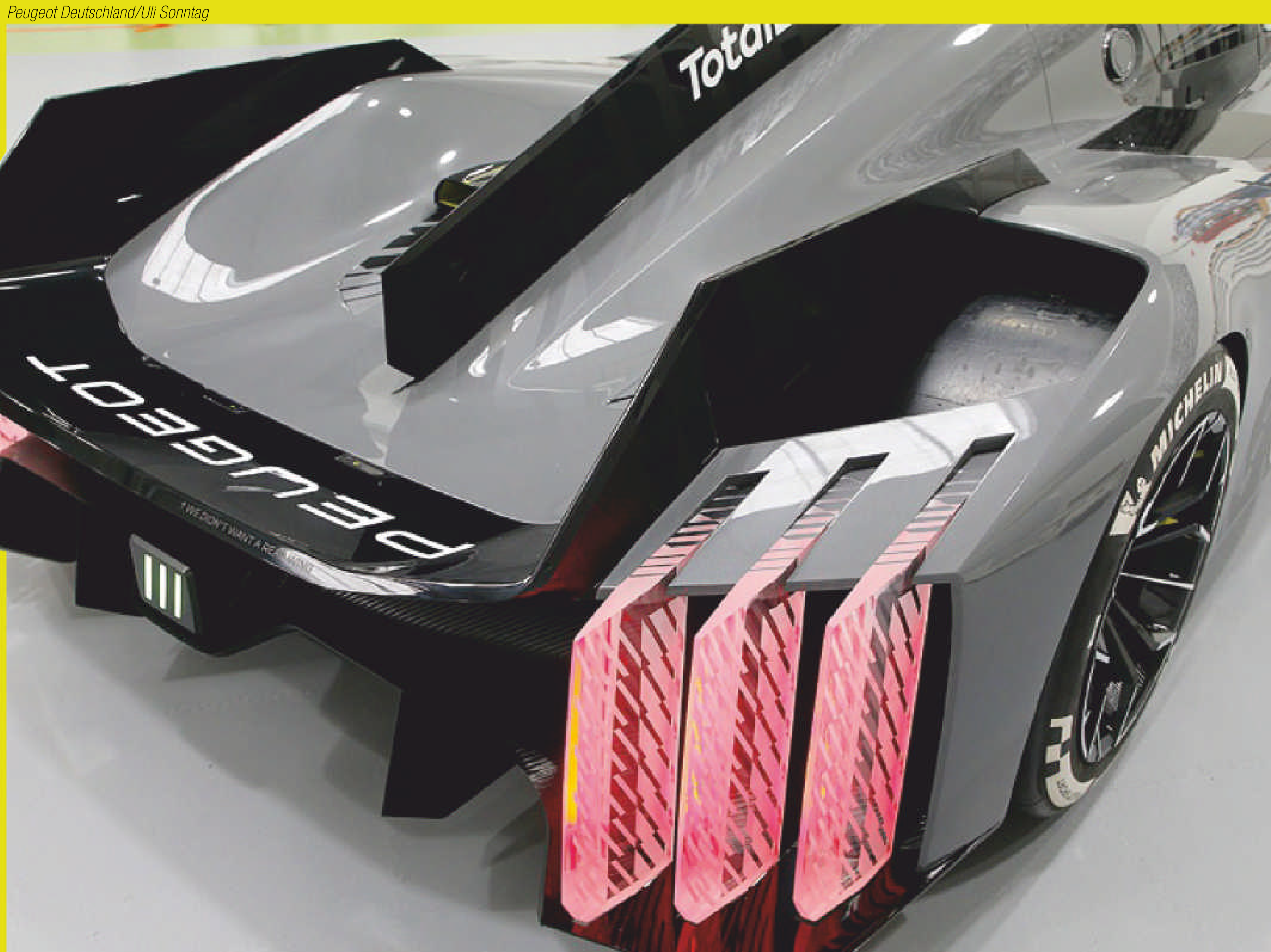
ル・マン・ハイパーカー（LMH）は技術規則でダウンフォースの上限とドラッグの下限、空力効率（L/D）の上限が規定されている。LMP1-Hで３社が激しく競っていたころに比べれば縛りは緩く、トヨタGR010ハイブリッドとグリッケンハウス007 LMHを見ても分かるように、LMP1時代に比べて格段にデザイン自由度は高い。LMP1-H最終期のディフューザーは幅が最大1000㎜、高さは最大150㎜に規定されていたが、LMHはフリー。9X8はディフューザーらしい主張が感じられるサイズに見える。気になるのはカウル後端とディフューザーに挟まれたエリアで、現状はフタがしてある。実車は貫通させてくるのだろう。（フタをしてないと、臓物がないことがバレるから？）

We didn't want a rear wing

「過去形」に意味アリ？

リヤカウル後端に「WE DIDN'T WANT A REAR WING（リヤウイングを付けたくなかった）」のメッセージが記されている。フロントフェンダーの境には「MY OTHER CAR IS A 508///（僕は508も持ってるよ）」と記してある。遊び心あるメッセージを見て思い出すのは、2011年のF1に参戦したHRT F111だ。フロントサスペンションアームに「DO NOT SIT HERE（ここに座るな）」、ヘッドレストには「CAUTION / THIS VEHICLE MOVES VERY FAST. ONLY FOR PROFESSIONAL DRIVERS（注意。このクルマはとてつもなく速く動くので、プロドライバー限定）と書いてあった。HRTはこの種のメッセージによる話題作りで終わったが……。

Peugeot Deutschland/Uli Sonntag



"Two-shot" with 508 PSE

ブランディングもばっちり

メルセデスならAMG、BMWならM、アウディならRSに相当する、プジョーの高性能サブブランドがPSE。Peugeot Sport Engineered（プジョー・スポール・エンジニアード）の略だ。第１弾は508をベースにした「508 PSE」で、本国では20年９月に発表済み（日本でもいい知らせがありそう）。508 PSEは前輪を駆動する高出力のエンジンに加え、フロントとリヤに高出力のモーターを組み合わせて４輪を駆動。エンジンとモーターを組み合わせて４輪を駆動するのは9X8と同じ。セレニウムグレーと呼ぶボディカラーにクリプトナイトと呼ぶ蛍光イエローの差し色を組み合わせるのがPSEの特色で、9X8もこれを踏襲。9X8はPSEの牽引役であることが分かる。



Peugeot Deutschland/Uli Sonntag

Rear Cowl

空力の前後バランス調整は何で行なう？

9X8はリヤウイングを持たない点が、外見上でも機能上でも最大の特徴だ。規定されたダウンフォースを発生させるならアンダーフロアで充分。ならば、リヤウイングを取ってしまえ。そのほうが世間に与えるインパクトも大きいし、ということなのだろうか。9X8発表直後の世間の騒ぎ具合を考えれば、この作戦は成功と言えるだろう。リヤウイングはダウンフォースを発生するデバイスとしてだけではなく、空力の前後バランスを調整する装置としても機能する。その役割を別の何かで受け持たせると思われ、実戦仕様ではその何かが明らかになるはず。３本の爪痕を模したリヤライトはショーカーのような趣だが、将来の量産車に採用する技術を先取りした格好だろうか。



ポテンシャル先読み

WRC 2022

RALLY1 CAR

ハイブリッド化で勢力図リセット？

M-SPORTが一歩リードの噂

WRCで来季から導入される「Rally1」車両の開発が本格化してきた
本誌では最新テストでのヤリスとプーマのRally1車両の写真を入手
現在の開発の焦点となっているポイントと併せて
各マニュファクチャラーの進捗具合も見ていこう

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：アンリ・ヴオリネン（Henri Vuorinen）／FIA／HYUNDAI／M-SPORT／TOYOTA
Illustration：倉持正志（Masashi Kuramochi / METMANIA）

TOYOTA YARIS RALLY1
イラストは想像図です。

WRC新時代のカウントダウンが始まった。2017年に導入された「史上最速」のWRカー規定は今年をもって終わり、21年からはハイブリッドシステムを内包する「Rally1」がWRCトップカテゴリーマシンとなる。来季の開幕戦は1月下旬のラリー・モンテカルロ。つまり、各マニュファクチャラーは実質あと4カ月程度で完全なブランニューマシンを仕上げなければならないのだ。そのため、現在はヨーロッパの各地で走行テストが実施されている。

イニシャルの走行テストは、各チームが本拠地を置く国のテストサイトで終え、いまはそれ以外のエリアでの開発テストが活発化。フィンランドに本拠を置くトヨタはポルトガルで、イギリスに本拠を置くMスポーツ・フォードはスペインやフィンランドで、ドイツベースのヒュンダイはフランスで、といったように、自国のテストサイトではカバーできない路面でのテストが精力的に進められている。このうち、来年デビューする車両にもっとも近い仕様と考えられるのは、8月上旬のフィンランドテストでMスポーツが走らせたフォード・プーマだ。

プーマはかつて、小型クーペとして人気を博し、WRCにもスーパー1600規定のマシンが出場していた。しかし、19年に登場した現行モデルはコンパクトなクロスオーバーSUVで、かつてWRCを戦ったスズキSX4を思い起こさせる。普通に考えれば、スプリントラリーであるWRCのベースカーとして最適ではなさそうだが、フィンランドの大地を疾走するプーマ・ラリー1の姿は現行のフィエスタWRCに近く、違和感を覚えない。それもそのはず、プーマは新しいラリー1規定で認められたスケーリングを活用し、鋼管のチューブラーフレームで組まれたシャシーに市販車のボディパネルの一部を組み合わせているからだ。



TOYOTA

現行 YARIS WRC （@サルディニア）

右は迷彩柄を取り払い、造形を分かりやすくした想像イラスト（@フィンランド想定）。フロントからのエアの取り込みについては、現行WRカーではトヨタマークの周辺からストレートに導入していたが、Rally1では薄いグリル開口部から。こちらの形状のほうが、抵抗が少なく、ラム圧もかかるのだろうか。フロントのバンパー上部は（やや出っ歯的に）前にスラントしながら伸びているようにも見える。ダウンフォース獲得が狙いか。ボンネットのエアアウトレットは中央寄りの現行に対し、Rally1では現行フォード・フィエスタのように両端に移動されている。これまでのテストでステアリングを握ったのはおそらくすべてハンニネンと思われるが、今後のテストでほかのドライバーが握った場合は、来季のラインアップに大きく関係するものと見られる。

ラリー1の車両規則を簡単におさらいしておくと、シャシーは市販車のモノコックをベースにしても、チューブラーフレームを使っても、どちらでも構わない。市販車モノコックのネガな要素をつぶしていく作業や、別途ロールケージを組むことも計算しなければならない剛性などを考えると、チューブラーフレームのほうが効率的ではある。また、後述するように、リヤにハイブリッドシステムを搭載することを考えても、チューブラーフレームのほうがデザイン自由度は高い。そのため、現状では全マニュファクチャラーがチューブラーフレームを選択している。

ロールケージは、さらなる安全性向上と、破壊検査によるコスト増を抑えるため、キャビンまわりについてはユニバーサル・セーフティセルが採用された。FIAが発表した概念図（65ページ参照）を見ると、とくにサイドからリヤにかけてかなり強化されており、そのセーフティセルをベースに各マニュファクチャラーはフロントおよびリヤのチューブラーフレームを設計する方法が採用されている。安全性の向上とコストダウン、そしてスケーリングの導入により、将来的に新たなマニュファクチャラーを呼び込もうという考えだ。

ボディ外板はおもにコストダウンを目的とした規則変更がなされている。各マニュファクチャラーのテストカーを見ると、現行WRカーには存在する、フロントのカナード（ダイブプレーン）、リヤフェンダー後部のルーバー（エアアウトレット）、リヤディフューザーなどが見当たらない。これらはラリーでは岩や壁にぶつけて破損しやすいパーツであり、そのコストがかなり高くつくことから、装着禁止となったのだ。

現行WRカーは、大型のリヤウイングやディフューザーによって、リヤはダウンフォースを得やすいが、フロントは得にくい。エアロバランスが後ろに寄り気味で、それがアンダーステアの原因になりがちだ。そのため、トヨタのヤリスWRCに代表されるように、



H.Vuorinen

ハイブリッド化で勢力図リセット？

さらにリヤ寄りとなったエアロバランス改善もカギに

フロントフェンダーまわりのデザインを工夫し、何とかリフトを抑えようと改良が続けられてきた。しかし、新規定によりフロントフェンダー上部や後方のルーバーが禁じられ、カナードも装着できないとなると、エアロバランスがさらに後方に移りやすくなると考えられる。

一方で、リヤでは依然として、大きなリヤウイングが存在感を示している。ヤリスとヒュンダイi20は現行WRカーのウイングを暫定的に装着しているように見えるが、プーマは直近のフィンランドテストで、いままでに見られたことがない新しいリヤウイングを装着していた。現行のフィエスタWRCとは大きく異なるデザインで、丸みを帯びていたメインプレーンは直線的になり、リヤエンドは急激に立ち上がっている。それはサイドの小さなウイングレットでも同様で、翼端板がかなり大型化している。WRカーよりドラッグが増えるのは承知のうえで、ディフューザー廃止によるダウンフォース低下を補おうという考えだろうか。

聞くところによると、リヤウイングのサイズや形状については、現在もマニュファクチャラーとWRCサイドで議論が続けられているという。クルマ全体のエアロに大きな影響をおよぼすパートだけに、この時期に至ってもまだ最終決定がなされていないというのはかなり深刻だ。

ディフューザーは禁止となるが、ヤリスやプーマのリヤには大きな開口部が設けられている。これは、リヤに搭載されるハイブリッドシステム、そしてラジエターの熱を逃がすためのものだ。カーボンのハウジングに包まれたMGU（モーター）とバッテリーはリヤ車軸近くに置かれ、ハイブリッドシステムとエンジンの冷却の両方を担う、電動ファン付きのラジエターはリヤに置かれる。その熱を逃がすための開口部であり、Bピラーの後方にはエアインテークが設けられている。リヤにラジエターを置くこの手法はラリークロスマシンではごく一般的で、とくに目新しいものではない。ただし、エンジンだけでなく、MGU&バッテリーの冷却も担うため、メキシコやギリシア、トルコといった暑いラリーでは相当な発熱量を賄わなければならないだろう。そのためには、いかに効率的に風を入れ、抜くかを徹底的に突き詰める必要がある。

電動ファンによって排出される空気を単に排出するだけではもったいない。デザイナーなら、何とか有効活用できないかと考えるはずだ。ディフューザ



TOYOTA YARIS RALLY1

６月のフィンランドでのテスト。ヤリスのエキゾーストは平たいセンター出しからサイド出しへ。ハイブリッドおよび冷却システムのため、センターに排気管を通せなくなった？ プーマもセンター出しではなくなっている。

H.Vuorinen



H.Vuorinen

ーのように床下の空気を力強く跳ね上げ、リヤウイングの効果を高めることはできないが、たとえバンパーレベルからの弱めの排気であっても床下の空気とうまく合流させることができれば、ある程度のダウンフォース効果を得られるのではないだろうか？ そうした視点でヤリスやプーマのリヤ開口部を眺めると、その形状が何やら意味深に見えてくる。

　サイドのインテークに関しては、現状トヨタのものがもっとも大きく、グループＢ時代のランチア・デルタＳ４を思い出させる。冒頭のイラストはテストで走るミュールカーの迷彩を排除したものだが、おそらくこれは暫定的なデザインだろう。このままではかなりドラッグが大きく、リヤウイングのウイングレットに導かれる空気の流れも遮断してしまう。プーマがテストごとにこのエリアのエアインテークデザインを洗練させてきているように、ヤリスもあと少しすれば本番仕様により近い形状となっていくはず。一方で、あえて開口部を大きくとり、ドラッグが増加前提でのダウンフォース獲得に加え、取り入れる空気量を増やし、その流れをうまく活用することによってもダウンフォースを得ようとしているのではないか？ といった想像もできる。そうであれば、今後リヤウイングの形状が制限されたとしても影響は比較的少なく、独自の形状で登場するかもしれない。

　全車共通部品のハイブリッドシステムについては、ドイツのコンパクト・ダイナミクス社のものを使うことになっており、供給遅れはあるが、搭載しての走行テストが現在進められている。３・９kWhのバッテリーとインバーター、そして１００kW（約１３６ps）／１８０Nm（約１８・６kgm）のMGU組み合わせた、かなりシンプルなシステムだが、現行ＷＲカーから基本部分を踏襲する１・６ℓ直噴直列４気筒ターボと組み合わせれば、最大で５００馬力以上のパワーとなる。これは相当高い馬力だが、常時使えるわけではない。バッテリー容量が限られているため、長いステージではとてもではないが電気ブーストをかけ続けることは不可能だ。リエゾンをすべて電気だけで走ることも同様。そのため、Ｆ１のように電気エネルギーのデプロイ（回生した

エネルギーを使うこと）が重要になるが、シミュレーション競争となると、かなりの開発コストがかかる。そこで、WRCサイドはあらかじめ共通マッピングを3種類用意し、そこから選ぶ方式を提案している。もともとは10種類程度あったようだが、そこから3種類に絞り込まれた。ドライバーが走行中にスイッチなどで任意に変更することはできないという。将来的には、状況を鑑みながら、開発可能なエリアを増やしていく考えもあるようだが、ハイブリッド導入黎明期ということもあり、最初は安価で確実性の高いアプローチを採用しようということだろう。

もっとも、同じコースを周回するサーキットと違い、コースや路面が次々と変わっていくラリーでは、回生と放出のバランスをとることは難しく、電気ブーストがかかるときとそうでないときのトルク変動の違いはドライビングにも大きな影響を与える。滑りやすいコーナーで駆動が一気に増せばアンダーステアやオーバーステアにつながり、クルマの姿勢をトルクで立て直したいときに予想していた電気ブーストを得られなければ、挙動はやはり乱れる。そのような、ラリーならではの難しさがあるのも事実だ。

エンジンについては、前述のように現行WRカーの規定を踏襲するが、ALS（アンチラグシステム）のフレッシュエアバルブは禁じられ、燃料についてもP1レーシング・フューエルズが供給する、バイオ燃料と合成燃料をミックスしたものを使わなければならない。コスト削減のため、今後5年間

M-SPORT



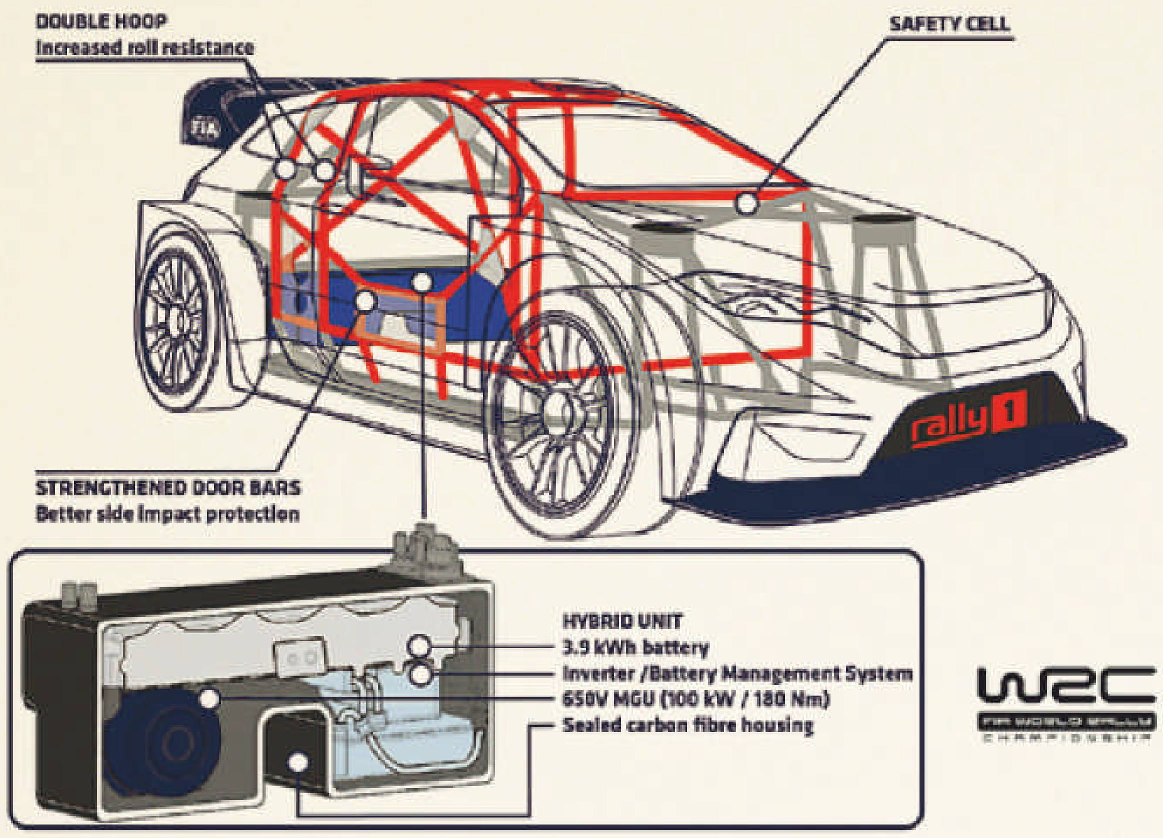
M-SPORT





WRC 2022
RALLY1 CAR

FIA



バッテリーは、ハイブリッド用のものがセル内にひとつ、別途現行WRカーと同様、リヤに普通のバッテリーがひとつ積まれる。4WD車のギヤは5段のみで、センターデフレスとなる。これにより、現行車両よりも曲がりにくくなると予想される（ちなみに、勝田貴元がセンターデフのないR5車両で走っていたときは、無理やり曲げるようなドライビングが必要だったと話していた）。ギヤシフトのインターフェイスは、油圧式パドルシフトではなく、マニュアルシフトに変更。ホイールトラベルは短くなり、サスペンションパーツはRally2（R5）に準拠となる。

H.Vuorinen



はエンジンの開発が凍結される。その最終ホモロゲーション期限は今年の7月だった。そのため、各マニュファクチャラーは来季のラリー1カー搭載を前提としたエンジンを開発し、申請。年間の使用基数制限もさらに厳しくなるため、耐久性についても重視した設計がなされた。

以上のように、来年1月に迫るラリー1時代の幕開けに向けて、各マニュファクチャラーは今季のラリーを戦いながらも、ハイブリッドマシンの開発に注力している。ヤリス、そしてi20の完成形に近いタイプのテストカーは、間もなくその姿を現すはずだ。

M-SPORT FORD PUMA RALLY1

８月上旬にフィンランドで行なわれたテストでのプーマ。７月上旬にアンベイルされたものから明らかに意匠が変わっている。リヤウイングまわりのほか、リヤフェンダーと完全につながっているサイドステップなどが大きな変化。サイドエアインテークはトヨタよりも小さめ。その下側にもエアインテーク（アウトレット？）が設けられている。ボンネットのエアアウトレットは発表時のややセンター寄りのものから、左右ギリギリまで寄せられていた。

ハイブリッドシステム冷却も焦点 ドライバーが任意で電気ブーストを変更することは不可



HYUNDAI i20 Coupe RALLY1

サイドエアインテークは現状ではかなり小さめ。タナックは、サスペンションの基本ジオメトリーの設定など、ゼロから自分も開発に参画できるので契約を更新したとコメント。現在のハンドリングは不満ということだろう。

HYUNDAI



夏のもてぎが天王山!?

2021 SUPER FORMULA THE LAST PHASE NOW!!

8/28-29

石浦宏明の分析で
タイトル争いを予想

スーパーフォーミュラの2021シーズンも、残り3戦
いよいよ、タイトル争いは最終段階に突入した
7戦中5戦の有効ポイント制は、誰に有利に働くのか
開幕2連勝で選手権を独走する野尻智紀か、それとも――
15年と17年王者の石浦宏明が、前半4戦を分析
それをもとにタイトル争いを予想する

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）　Photo：平田 勝（Masaru Hirata）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／後藤 純（Jun Goto）／田村 翔（Sho Tamura）



石浦宏明

1981年4月23日生まれ。2015年と17年にSFでタイトルを獲得。20年シーズンは第2戦岡山で優勝争いを演じて2位に。「まだ戦える」ことを証明し、シーズン終了後にフォーミュラを引退。昨季までは最前線で戦い、今季はセルモ・インギングでチームアドバイザーを務め、"SFのいま"を間近で見続けている。

N.Mitsuhashi


S.Tamura

「前半戦を振り返ると、ホンダ勢の野尻（智紀）選手、福住（仁嶺）選手、大湯（都史樹）選手の一発の速さとレースでの強さ、とくに野尻選手の、どんな状況でも合わせ込んでくる強さがとても印象的です。天候の影響を受けても、野尻選手などはしっかり上がってきていると感じます」

スピードは随一ながら、レースでは脆さが出るというのは過去の話。今季の野尻は速さ以上に強さが光ると、石浦宏明は語る。

「1年をとおしてずっと強くいるのは、なかなか難しいのが近年のSF（スーパーフォーミュラ）だと思います。どのチームも不得意な季節、コースを克服しようと一所懸命やっていて、そのなかでも野尻選手はいろんなコースに適応し、SF19の特徴をしっかり分析して、エンジニアと共通認識を持ってクルマを作り上げようとしています」

野尻は開幕2戦で優勝し、シリーズランキングトップを独走している。

「すでに多くのポイントを稼いでいますが、もしSUGOも全セッションドライだったら、近年のSFではないぐらい飛び抜けた結果を残していてもおかしくなかったと思います。僕たちまわりのチームからすると、コンディションが荒れてくれたおかげで、まだ何とか踏みとどまれている状態です」

今年の野尻はとにかくクルマに乗れていると評判で、SF19の性能をフルに引き出しているように見える。

「SF14までは僕とけっこう似ていて、リヤをドッシリさせて、きれいにステアリングを切っていくスタイルでした。しかしSF19になり、リヤを完全に落ち着かせた状態では、なかなか速く走れない難しさが出てきて、リヤをどこまで旋回性に振るかがよく話に出ます。SF14とそんなには変わっていないと最初はみんな思っていましたが、タイヤへの入力がけっこう変わっていました。SF14は多少アンダーステアでも、リヤがドッシリしたトラクションがあるクルマのほうが速かった。でも、SF19は妙にトラクションがあるように感じましたし、ベースにトラクションがあるということは、もっと旋回性に振ったほうが速く走れる可能性があるということで、そこがSF14との大きな違いです」

石浦は、SF19で勢力図が一瞬ガラッと変わったように感じたという。

「ナカジマレーシングの2台がリヤを出しながらもとてつもないタイムで走っていたりとか、SF14とはスイートスポットが違い、よく曲がるクルマじゃないといけないんだと、みんな気がついたんです」

実際、野尻も「SF19は曲がらないと勝負にならない。だから、粘りのあるオーバーは許容するセッティングにしています」と述べている。

「開幕戦富士の野尻選手のオンボードを見ると、コーナーの進入で若干修正はしていますが、その次元がけっこう高く、滑っているけど引っ掛かっているというか、限界の高いスライドの仕方で、トラクションがしっかりかかっている感じがあります。野尻選手もそれを許容し、ドライビングを少しアジャストしてうまく乗りこなしているように見えました。おそらく、SF19に合わせて、ドライビングとクルマの作り方の両方を変えてきたことが、いまの速さにつながっているのではないかと思います。一度そのスイートスポットを見つけると、あとはそこにうまくハメていく作業をすれば、いろんなサーキットで速さにつながる。『あ、見つけているな』と思いましたね」

野尻の有力対抗馬は――

第2戦鈴鹿ではタイヤバーストで優勝を逃したが、第4戦SUGOで初優勝した福住にも石浦は注目している。

「SUGOの福住選手のオンボードもかなり印象的でした。フロントはずっと張り付いていて、少ない舵角で切れば切っただけクルマが曲がり、それでもリヤは出ないという、ドライバーからすると『なんだそれ！』と思うような超理想的な状態です。SUGOはアクセルを踏みながら曲がっていくコーナーも多く、フロントが抜けないのが一番大事ですが、よく曲がり、修正もまったくないように見えたので、みんなショックを受けたと思います」

今シーズンはまだ優勝こそないが、大湯もまた速さが光り、現在ランキング2位につけている。

「常にリヤがギリギリの状態で走っている印象で『よく乗るね、すごいな』



M.Hirata

夏のもてぎが天王山!?

2021 SUPER FORMULA THE LAST PHASE NOW!!

と思います。最初にも言ったように、ＳＦ19はリヤが少しナーバスでも修正して乗ると速い。そういうスイートスポットに入っているのもあるだろうし、入り切っていなくても、ねじ伏せて旋回速度を高くキープしているように見えます。曲がるクルマであれば、あとは自分でなんとかする感じですね。富士の決勝では少しリヤがつらそうで離されていきましたが、富士はダウンフォースを削るし、どうしてもそうなりやすいコース。逆に、富士であの程度の落ちなら、ほかのコースだったら最後までいけちゃうように見えましたし、実際ゴールまで速いペースで走ったり追い上げたりしています。決勝での落ち幅がいまよりもう少し減ったら、より手強くなるでしょうね」

やはり多少オーバーであっても、よく曲がるクルマを乗りこなせている選手が上位に来る傾向が強いようだ。

「トヨタ勢では平川（亮）選手が飛び抜けていると思います。オンボードの映像は野尻選手に近く、トヨタ勢のなかでは一番コーナリングが決まっているし、オンザレールで走れています。また、平川選手が欠場したＳＵＧＯでは関口（雄飛）選手も手応えをつかんだように感じます。シリーズランキングを見ると、トヨタ勢の最上位は平川、関口選手ですし、インパルの強さが際立っていますね」

山本尚貴と山下健太も、オーバーステアのクルマを乗りこなせるドライバーとして知られているが、今シーズンは原因不明の絶不調に陥っている。

「彼らが苦戦している理由は、僕にも分かりません。エンジニアも素晴らしい人たちなので、１年をとおしてあそこまでハマるというのは、普通では考えづらい。チームはすべての要素を見直していると思いますが、それでも解決できず『あと何があるんだ』という状況だと思います。過去、自分たちも２台で成績の差があったとき、テストで乗り比べたり、モノコックを入れ替えたりと、いろんなことをやりましたが、あれだけ多くのパーツが組み付けられたクルマで、個体差がゼロということはありえません。その差をどう合わせるかという部分にも各チームのノウハウがあると思いますが、それが影響しているのかどうかは分かりません」

ところで、石浦がアドバイザーを務

DRIVER STANDINGS

Pos.	No.	Driver	Team	Engine	Point	Rd.1 富士 QF	Rd.1 富士 Race	Rd.2 鈴鹿 QF	Rd.2 鈴鹿 Race	Rd.3 オートポリス QF	Rd.3 オートポリス Race	Rd.4 SUGO QF	Rd.4 SUGO Race	Rd.5 もてぎ 8/28-29	Rd.6 もてぎ 10/16-17	Rd.7 鈴鹿 10/30-31
1	16	野尻智紀	TEAM MUGEN	HONDA	53	PP	WIN	2nd	WIN	7th	5th	10th	6th			
2	64	大湯都史樹	TCS NAKAJIMA RACING	HONDA	36	2nd	2nd	3rd	10th	no time	7th	7th	2nd			
3	5	福住仁嶺	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	HONDA	34	4th	3rd	PP	Retire	no time	13th	5th	WIN			
4	20	平川 亮	carenex TEAM IMPUL	TOYOTA	23	7th	4th	4th	2nd	6th	Retire	–				
5	19	関口雄飛	carenex TEAM IMPUL	TOYOTA	22.5	9th	17th	7th	4th	4th	10th	PP	3rd			
6	37	宮田莉朋	Kuo VANTELIN TEAM TOM'S	TOYOTA	19	6th	7th	6th	6th	2nd	4th	4th	7th			
7	6	笹原右京	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	HONDA	18	3rd	5th	5th	3rd	–		–				
8	36	ジュリアーノ・アレジ	Kuo VANTELIN TEAM TOM'S	TOYOTA	17	–		8th	9th	PP	WIN	6th	9th			
9	39	阪口晴南	P.MU/CERUMO・INGING	TOYOTA	14.5	5th	9th	15th	11th	3rd	2nd	3rd	8th			
10	51	松下信治	B-Max Racing Team	HONDA	13.5	–		12th	13th	13th	3rd	13th	4th			
11	15	大津弘樹	Red Bull MUGEN Team Goh	HONDA	9.5	8th	16th	9th	5th	11th	6th	8th	10th			
12	1	山本尚貴	TCS NAKAJIMA RACING	HONDA	9	16th	6th	10th	8th	12th	9th	12th	12th			
13	6	牧野任祐	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	HONDA	8	–		–		8th	14th	2nd	5th			
14	38	坪井 翔	P.MU/CERUMO・INGING	TOYOTA	4	10th	18th	11th	7th	5th	Retire	14th	15th			
15	18	国本雄資	KCMG	TOYOTA	3	12th	8th	13th	Retire	14th	Retire	18th	13th			
16	14	大嶋和也	NTT Communications ROOKIE	TOYOTA	2.5	17th	10th	16th	15th	no time	8th	17th	18th			
	3	山下健太	KONDO RACING	TOYOTA		18th	12th	14th	12th	10th	11th	9th	14th			
	4	中山雄一	KONDO RACING	TOYOTA		15th	14th	18th	14th	no time	15th	19th	Retire			
	7	小高一斗	KCMG	TOYOTA		14th	15th	17th	16th	15th	16th	11th	17th			
	12	タチアナ・カルデロン	ThreeBond DragoCORSE	HONDA		11th	13th	19th	17th	–		–				
	12	塚越広大	ThreeBond DragoCORSE	HONDA		–		–		9th	12th	16th	16th			
	20	高星明誠	carenex TEAM IMPUL	TOYOTA		–		–		–		15th	11th			
	36	中嶋一貴	Kuo VANTELIN TEAM TOM'S	TOYOTA		13th	11th	–		–		–				

コロナ禍にあり、今季も上位最大５大会ぶんの有効ポイント制を採用。その条件にあって、ポールからの優勝、２番手からの優勝と、すでに２戦で大量得点を獲得している野尻は圧倒的に有利な立場にある。逆に言うと、コンスタントにポイントを重ね、現時点でランキング上位につけていても、２戦ぶんを失うと順位を下げてしまうことも。ただし、残り３戦ですべてポール・トゥ・ウインなら69点の加算。全ドライバーに可能性は残されている。

選手権ポイントシステム

Race	1位：20
	2位：15
	3位：11
	4位：8
	5位：6
	6位：5
	7位：4
	8位：3
	9位：2
	10位：1
QF	1位：3
	2位：2
	3位：1

※４戦までに参戦したドライバーのみ掲載。第３戦オートポリスは天候不良のため、予選は40分間の計時方式に変更。また、決勝は11周で赤旗終了のため選手権ポイントはハーフポイント。



Rd.4 SUGO Q1最高速 ［雨　気温19℃/路温20℃］

Pos.	No.	Driver	Engine	
1	16	野尻智紀	HONDA	267.327
2	64	大湯都史樹	HONDA	264.059
3	6	牧野任祐	HONDA	263.415
	5	福住仁嶺	HONDA	263.415
	15	大津弘樹	HONDA	263.415
6	1	山本尚貴	HONDA	262.774
7	51	松下信治	HONDA	262.136
8	12	塚越広大	HONDA	261.501
9	19	関口雄飛	TOYOTA	260.870
	36	G.アレジ	TOYOTA	260.870
11	38	坪井 翔	TOYOTA	260.241
	18	国本雄資	TOYOTA	260.241
13	37	宮田莉朋	TOYOTA	259.615
14	4	中山雄一	TOYOTA	258.993
15	20	高星明誠	TOYOTA	258.373
16	3	山下健太	TOYOTA	257.757
	14	大嶋和也	TOYOTA	257.757
18	39	阪口晴南	TOYOTA	257.143
19	7	小高一斗	TOYOTA	255.924

平均

HONDA	263.505 km/h
TOYOTA	258.889 km/h

SUGOのスピードトラップはバックストレートが終わる手前、まだ「空気の壁」に当たる前の地点にある。つまり、エンジンパフォーマンスの差が出やすい領域だ。その予選Q1の最高速で衝撃的な結果になった。このときのポールは関口であり、最高速がすべてではないことを証明している。しかし、加速力も重要なもてぎ、SUGOと同じようにアクセルの開度率が高い鈴鹿において、この影響は少なからずあるのではないだろうか。

ホンダ／M-TECエンジン優勢の要因？「ショッキングすぎた」SUGOの最高速

めるセルモのふたりに関しては、どのように見ているのだろうか？

「うちの（阪口）晴南は、今シーズンが初のフル参戦ですが、目の前にある課題に一所懸命トライして、クルマのこともエンジニアとすごく細かいところまで分析して突き詰めています。ビックリするようなタイムを出したりとか雰囲気自体は悪くないですが、レースの組み立て方や、強さの部分はもう少し上げていかないといけないし、それは本人も分かっていると思います。ただ、すごく楽しそうにやっているので、今後が楽しみです」

「坪井（翔）は、セッションやセクターのタイムや組み立て方など、常に晴南を上回っているし、速く走れています。ただ、今シーズンに関しては大事なところでちょっとミスが出るなど、若干空回りをして苦しんでいます。去年は2勝しているし相変わらず速さはピカイチなので、落ち着いてレースを組み立てられれば、後半戦はどこかでいけるんじゃないかと期待しています」

もてぎのトヨタ、鈴鹿のホンダ

ここまではドライバーごとに戦力の分析をしてもらってきたが、今年のSUGO戦の最高速データを見た石浦は、表情が固まった。

「度肝を抜かれました。いままで、こんなにキレイに色分けされたことはなかったので（笑）。SUGOは計測場所がバックストレートエンドの手前なので、イメージで言うと空気の壁に当たっているわけではなく、スピードが完全には伸び切っていないところです。そこで、トヨタ勢とホンダ勢でけっこうな差がついていることに驚きました。たとえば、富士は直線が長いので、ストレートエンドでの最高速は差が縮まっていくように感じます。自分が乗っていたときもそうでしたが、中間ではもう少し離れていた気がするのに、『エンドでは同じぐらいだよ』といつも言われていました。SUGOの場合はダウンフォースをフルに近くつけておかないと走れないので、こういう結果になったのかもしれないですし、レース中も上り坂でホンダ勢にショッキングな抜かれ方をしました。以前からSUGOではこのような傾向がありましたが、その差がさらに大きくなったような印象があるので、トヨタ陣営はみんな危機感をすごく持っています」

今季、残る3戦はこの後もてぎが2戦続き、鈴鹿で最終戦を迎える。

「個人的には、鈴鹿は過去の戦いを見てもホンダ勢が強いのは間違いないかなと思っています。第2戦の鈴鹿では福住選手が速くあのままいければ勝っていたと思いますが、ほかのチームからすると手が届かないペースでした。優勝したSUGOの走りを見ても、鈴鹿に関しては福住選手が強いでしょう



S.Tamura

夏のもてぎが天王山!?

もてぎ 過去5レースのTop10

もてぎの過去5レースを振り返ると、予選ではホンダ勢も上位に並んでくるが、決勝ではほぼトヨタ勢が表彰台を独占。なかでも平川はSF19になってから2連覇中だ。この結果に石浦は、「ホンダ勢には旋回、トヨタ勢にはブレーキングやトラクションで稼ぐチームが多いのではないか」と分析する。トヨタ勢はもてぎで巻き返すのが絶対条件。ただ、例年どおりの8月に加え、涼しくなった10月開催もトヨタ勢が優位性を保てるかは分からない。

予選

2020 Rd.1 8.29 (DRY)	2019 Rd.5 8.17 (DRY)	2018 Rd.5 8.18 (DRY)	2017 Rd.4 8.19 (DRY)	2016 Rd.4 8.20 (DRY)	Pos.
平川 亮	A.パロウ	石浦宏明	山下健太	関口雄飛	1
S.フェネストラズ	平川 亮	野尻智紀	小林可夢偉	石浦宏明	2
山下健太	福住仁嶺	松下信治	野尻智紀	野尻智紀	3
大湯都史樹	L.アウアー	N.カーティケヤン	P.ガスリー	A.ロッテラー	4
中嶋一貴	石浦宏明	N.キャシディ	N.キャシディ	国本雄資	5
石浦宏明	野尻智紀	山下健太	F.ローゼンクヴィスト	中嶋大祐	6
関口雄飛	小林可夢偉	山本尚貴	伊沢拓也	J.ロシター	7
小林可夢偉	山本尚貴	塚越広大	中嶋大祐	山本尚貴	8
福住仁嶺	関口雄飛	平川 亮	N.カーティケヤン	S.バンドーン	9
国本雄資	坪井 翔	国本雄資	関口雄飛	J.P.デ・オリベイラ	10

決勝

Pos.	2020 Rd.1 8.30 (DRY)	2019 Rd.5 8.18 (DRY)	2018 Rd.5 8.19 (DRY)	2017 Rd.4 8.20 (DRY)	2016 Rd.4 8.21 (DRY)
1	平川 亮	平川 亮	石浦宏明	P.ガスリー	関口雄飛
2	山下健太	小林可夢偉	平川 亮	小林可夢偉	A.ロッテラー
3	S.フェネストラズ	N.キャシディ	N.キャシディ	F.ローゼンクヴィスト	石浦宏明
4	中嶋一貴	A.パロウ	松下信治	石浦宏明	国本雄資
5	福住仁嶺	福住仁嶺	大嶋和也	N.キャシディ	J.ロシター
6	N.キャシディ	石浦宏明	山下健太	山下健太	S.バンドーン
7	野尻智紀	L.アウアー	山本尚貴	A.ロッテラー	中嶋一貴
8	石浦宏明	野尻智紀	野尻智紀	野尻智紀	山本尚貴
9	牧野任祐	山本尚貴	J.ロシター	塚越広大	小林可夢偉
10	大嶋和也	国本雄資	塚越広大	大嶋和也	中嶋大祐

“同サーキットで連戦”の重要性。「1戦目のもてぎで見えてくる」

ね。また、その第2戦で優勝した野尻選手も非常に速かった。とはいえ、ランキング上位4人は全員鈴鹿が得意です。第2戦鈴鹿の予選で、平川選手があのタイムで4番手に食い込んだのは、トヨタ勢としてはかなりすごいことです。2019年にニック(キャシディ)選手が鈴鹿でトヨタ勢最上位の予選6番手に入り、めちゃめちゃ喜んでいたくらいですから」

一方、もてぎに関しては過去トヨタ勢のレースでの強さが、データにも現れている。

「トヨタ陣営にとっては、2戦あるもてぎが非常に重要です。過去を振り返ると、予選ではホンダ勢が前にいっても、決勝ではトヨタ勢が前に出て終わる光景がよく見られました。これはあくまでも僕の単純な想像ですが、もてぎのコースは、鈴鹿とかに比べるとS字が唯一あるくらいで、長く旋回するようなコーナーが少なく、フルブレーキングからのターンインとかが多い。ホンダ勢は旋回性の高いクルマが多く、だから鈴鹿でも速いのだと思いますが、もてぎにはそういったコーナーが少なく、ホンダ勢の稼ぎどころが少ない。自分がもてぎで勝っていたときも、どちらかというとトラクションや飛び込み側で稼いでいるようなクルマでしたが、トヨタ勢にはそういうクルマが多いのかもしれません」

もてぎに絶対的な自信を持っているドライバーとしては、まず平川が浮かぶ。もてぎが2回続くことは、有効ポイント制であることを考えると有利に働くのではないだろうか?

「平川選手はもてぎで常に速いですし、どんなときでも得意意識を持っていると思います。とはいえ野尻選手も得意で、僕も予選で何度かポール争いをした記憶があります。開幕戦富士のセクター3では野尻選手が最速でした。ダウンフォースを削りトラクションが重要になる富士のセクター3で速く走れているということは、もてぎに対しても合わせ込んでこれそうな感じがします。今年の野尻選手は、流れがあまり良くなさそうなときでも、気合いでそれを戻す力があるし、強い気持ちがすごく見えます。シリーズ争いを考えたとき、そういった強い戦い方ができているのは、自分に自信があるときだと思います。また、福住選手も一度勝ったことで、同じように自信と意識が変わったと考えられますので、いまはこのふたりが精神的には強いと思います。まず、もてぎの走り出しから、彼らの走りに注目するといいでしょう」

もてぎの1戦目は8月末の暑い時期、2戦目は10月中旬で少し涼しくなると思われるが、気温差によっても勢力図は変化するのだろうか?

「多少は変わると思います。たとえ予選でうまくいっても、暑いレースの決勝ではチームによってペースの差が出やすいので。去年みたいに、決勝でなにも起こらずゴールするみたいなレースなら、予選で前にいったもの勝ちですが、ピット戦略が出てくるようになると、けっこう左右されてしまいます。また、どこまで旋回性を重視するか、どこまでブレーキングとトラクションで稼ぐかみたいなところも、暑い時期



J.Goto

鈴鹿 過去5レースのTop10

「旋回性能のホンダ勢」と石浦が口にするように、鈴鹿でのホンダ勢の速さは飛び抜けている。なかでも今季の第２戦では福住の速さが突出していた。バーストによる離脱がなければ、間違いなく独走で優勝していただろう。野尻、大湯も結果を残している。しかし、決勝になるとここでもトヨタ勢が浮上。平川、関口も表彰台に食い込んでいる。現時点でのランキングトップ５は、もてぎの２戦を乗り越え、最終戦鈴鹿で決着を迎えることになりそうだ。

予選 2021 Rd.2 4.24 (DRY)	予選 2020 Rd.6 12.6 (DRY)	予選 2020 Rd.5 12.5 (DRY)	予選 2019 Rd.7 10.26 (DRY)	予選 2019 Rd.1 4.20 (DRY)	Pos.	決勝 2021 Rd.2 4.25 (DRY)	決勝 2020 Rd.6 12.6 (DRY)	決勝 2020 Rd.5 12.5 (DRY)	決勝 2019 Rd.7 10.27 (DRY)	決勝 2019 Rd.1 4.21 (DRY)
福住仁嶺	N.キャシディ	山本尚貴	A.パロウ	牧野任祐	1	野尻智紀	大湯都史樹	山本尚貴	野尻智紀	N.キャシディ
野尻智紀	大湯都史樹	野尻智紀	野尻智紀	A.パロウ	2	平川 亮	福住仁嶺	中嶋一貴	N.キャシディ	山本尚貴
大湯都史樹	笹原右京	福住仁嶺	L.アウアー	山本尚貴	3	笹原右京	関口雄飛	国本雄資	福住仁嶺	山下健太
平川 亮	山本尚貴	中嶋一貴	福住仁嶺	福住仁嶺	4	関口雄飛	坪井 翔	小林可夢偉	関口雄飛	野尻智紀
笹原右京	福住仁嶺	牧野任祐	山本尚貴	関口雄飛	5	大津弘樹	野尻智紀	N.キャシディ	山本尚貴	坪井 翔
宮田莉朋	小林可夢偉	小林可夢偉	N.キャシディ	山下健太	6	宮田莉朋	山下健太	石浦宏明	石浦宏明	国本雄資
関口雄飛	中嶋一貴	大湯都史樹	塚越広大	平川 亮	7	坪井 翔	平川 亮	野尻智紀	塚越広大	L.アウアー
G.アレジ	C.ミレッシ	笹原右京	牧野任祐	小林可夢偉	8	山本尚貴	牧野任祐	大湯都史樹	平川 亮	D.ティクトゥム
大津弘樹	国本雄資	国本雄資	H.ニューウェイ	国本雄資	9	G.アレジ	大嶋和也	山下健太	山下健太	小林可夢偉
山本尚貴	関口雄飛	関口雄飛	中嶋一貴	野尻智紀	10	大湯都史樹	石浦宏明	S.フェネストラズ	坪井 翔	A.マルケロフ

と涼しい時期では若干変わってくるので、そこもチームによる勢力図が変化する可能性はあると思います」

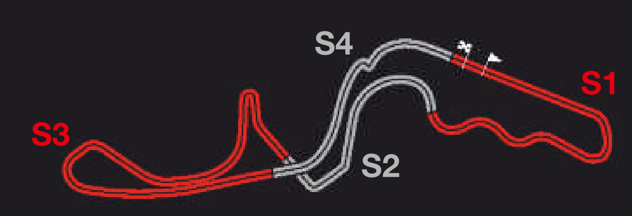
「それでも、あまり間をあけず２戦続けて同じサーキットでレースをする場合、１戦目で速かったチームは確実に２戦目も速いと思います。逆に言うと、１戦目で速く走れなかったチームはかなり追い込まれますし、短いインターバルでそれを打破するのは難しい。だからこそ、１戦目の８月のもてぎで、どれくらいいい勝負ができるかが本当に重要ですし、そこでいろんなことが見えてくると思います」

多くのドライバーが「今年はもてぎの２戦が鍵を握りそうだ」と述べている。それだけに、８月末の第１回目のもてぎ戦で、タイトル争いの行方はかなり見えてくることだろう。

N.Mitsuhashi



Rd.2 鈴鹿 予選S1+S3 合算タイム



Pos.	No.	Driver	Engine	S1	S3	S1+S3 Time
1	5	福住仁嶺	HONDA	26"425	35"835	62"260
2	16	野尻智紀	HONDA	26"360	35"926	62"286
3	20	平川 亮	TOYOTA	26"408	35"990	62"398
4	19	関口雄飛	TOYOTA	26"365	36"037	62"402
5	64	大湯都史樹	HONDA	26"368	36"041	62"409
6	37	宮田莉朋	TOYOTA	26"325	36"112	62"437
7	6	笹原右京	HONDA	26"491	35"956	62"447
8	36	G.アレジ	TOYOTA	26"456	36"268	62"724
9	51	松下信治	HONDA	26"446	36"309	62"755
10	1	山本尚貴	HONDA	26"672	36"119	62"791
11	15	大津弘樹	HONDA	26"553	36"239	62"792
12	38	坪井 翔	TOYOTA	26"640	36"188	62"828
13	18	国本雄資	TOYOTA	26"601	36"453	63"054
14	3	山下健太	TOYOTA	26"863	36"269	63"132
15	39	阪口晴南	TOYOTA	26"800	36"453	63"253
16	14	大嶋和也	TOYOTA	26"801	36"552	63"353
17	4	中山雄一	TOYOTA	27"130	36"427	63"557
18	7	小高一斗	TOYOTA	26"981	36"620	63"601
19	12	T.カルデロン	HONDA	27"157	36"779	63"936

S1のS字はダウンフォースが欲しい区間。対してS3はドラッグを減らして最高速を伸ばしたい区間。鈴鹿は「そのバランスをどこに持っていくかが重要なサーキット」と石浦は言う。また、「S1が速いのに、S3も速いとお手上げ」とも。上の表は今季第２戦での予選をとおしたセクターベストの合算タイム。そこで福住と野尻が抜き出ていた。そして現時点でのランキングトップ５がそのまま並ぶ。クルマの仕上がりの良さを、すでに示していたわけだ。

［不定期連載］レーシングドライバー
第7世代インタビュー
9

牧野任祐
レースは3回やめた。

史上最年少タイの23歳でGT500チャンピオンになった牧野任祐は
順風満帆なレース人生を歩んで来たように見えるが
現在に至るまでにレースをやめようと思ったこと3度
海外挑戦、挫折、大病、そして復帰
まるでベテランのように幾多の経験を経て新しい気づきもあった
牧野の現在、過去、これからを聞いた

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）
吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／田村 翔（Sho Tamura）／XPB



第7世代
日本のレーシングドライバーの年齢と、その活躍した時期から、本誌が独自に世代分けしたもののうち、最も新しい年代のこと。本企画は、この第7世代のなかから、すでに台頭しつつあるドライバーをピックアップしてインタビューする。

Tadasuke Makino ● 1997年6月28日生まれ

2014	スーパーFJ・ドリームカップ（優勝） スーパーFJ・日本一決定戦（優勝）
2015	FIA F4（シリーズ2位） JAF F4・東日本（シリーズチャンピオン） JAF F4・西日本（シリーズチャンピオン） JAF F4・日本一決定戦（優勝）
2016	全日本F3（シリーズ5位） スーパーGT・GT300（スポット参戦） スーパーGT・GT500（スポット参戦）
2017	FIAヨーロピアンF3（シリーズ15位）
2018	FIA F2（シリーズ13位）
2019	スーパーフォーミュラ（シリーズ16位） スーパーGT・GT500（シリーズ12位）
2020	スーパーフォーミュラ（シリーズ12位） スーパーGT・GT500（シリーズチャンピオン）



S.Tamura

――元気になった牧野任祐選手にこうしてインタビューができることをうれしく思いますが、髄膜炎による入院および療養生活は我々の想像以上に大変だったようですね。

牧野任祐（以下、牧野）：いままでの人生で経験したことがないような時間でした。いろいろと自分自身を見つめ直す機会にもなり、人間は健康が一番だなとしみじみと感じましたね。それこそレースどころではなくて、レースのことを考える余裕もなかったくらいでした。いろんな検査をしたのに原因も何も分からないし、いったいどうやってこれを治すんだと不安でしたね。

――SF（スーパーフォーミュラ）では笹原右京選手、スーパーGTでは武藤英紀選手が代役で走る映像を、どのような気持ちで見ていたのでしょう?

牧野：チームに迷惑をかけて申し訳ないと思いながらも、正直複雑な心境でした。どんな気持ちでレースを見たらいいのか分からなかったし、不思議な感覚でしたね。まさかあそこまで引き

ニッポンのワンダーボーイたち ⑨ Tadasuke Makino



18年F2第10戦レース１で優勝。チェッカーの瞬間、「見たか、コラァ！」と絶叫。チームとのやり取りは英語だが、つい何も考えずに出てきたセリフだという。後日、母親から「もうちょっと言葉考えや」とツッコミが入った。表彰台では、後にF1ドライバーとなったアルボンを従え、君が代を聞く。



レース人生でもっともうれしかった瞬間は、昨年GTでタイトルを獲得したときだという。「レース展開も含めて、本当にすごいレースだったなと思う」。奇跡の逆転チェッカーの瞬間、牧野はサインガードで号泣。パルクフェルメでもその涙は乾くことはなかった。

T.Moriyama

ずるとは思っていなかったので、今年1年はレースをできないかもしれないと覚悟していました。

――入院中は『絶対に復帰する』という気持ちを持ち続けたのでしょうか？

牧野：正直、めちゃめちゃ投げやりになっていました。1年間レースをできないかもしれないという話になったときは『じゃあもうやめてやるわ』ぐらいの気持ちになったときもありました。『絶対に復帰する気持ちだった』と言ったほうがカッコいいとは思いますが。

――牧野選手はもちろんですが、ご家族もつらかったでしょうね。

牧野：母親に当たったりもしましたが、それっていま考えたら本当にダサいと思うんです。コロナの影響で面会ができないので電話で話すしかなかったんですけど、やっぱり僕もほかの人に会わないし、看護師さんが点滴を打ちに来るくらいだったので、誰に、どこに気持ちをぶつけていいのか分からなかった。かたやレースはどんどん進んでいって、いろんな感情が入り交じりすぎて、つい母親に当たってしまいましたが、いま考えたらきっと僕以上に大変だったはずなので、本当に申し訳なかったと思います。

――身体は当然、気持ちの面でも相当厳しかったのではないかと察します。

牧野：いまでこそちゃんと普通に生活できて、レースもできて、当たり前の生活に戻っている気がしますけど、それが本当に当たり前じゃない状況だった。だから、あのときの感情を忘れずにというか、当たり前だと思わずにやるというのを、いまも心がけています。正直、そのような気持ちは徐々に薄れていくとは思いますが、絶対に忘れないようにしたいです。

――失礼な言い方かもしれないですが、厳しいときを経て人間的な深みがとても増したように感じますが、入院前と後で自分は変わったと思いますか？

牧野：変わったんじゃないですかね。当たり前のことが当たり前ではなくなっていた経験をしたので、いつどこで何があるか分からないし、いま自分ができることを精一杯やるというのは、前よりも意識しています。僕はいま24歳で、みんないろんな経験してきているとは思いますが、僕も引けを取らないくらい多くの経験をしてきたし、これからもするでしょう。それを、自分の今後につなげていかなければならないと思っています。

――それにしても、スーパーGTでタイトルを獲った直後に、あのようなことになるとは……。

牧野：僕らの年で1年間レースをしないというのは、下もいるなかで厳しい状況になるなと思いましたし、またかと。実際、これまでに2回レースをやめそうになったことがあったので。

――それは、いつごろですか？

牧野：一番最初は小学生のときでした。当時は父親の仕事が順調で、正直裕福な家庭だったと思うし、不自由なくレースをやらせてもらっていましたが、いろいろあって一度やめたんです。父親は『1年間だけ休ませることになるけど、来年絶対にもう一度やらせるから』と約束をしてくれた。実際、1年で頑張って事業を立て直しまたレースをやらせてもらったので、父親には本当に感謝しています。

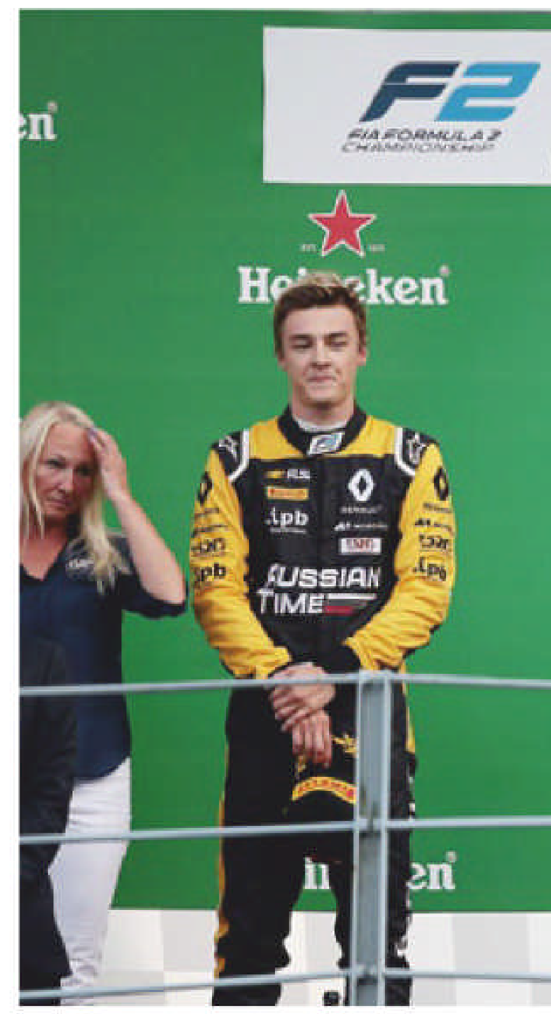
――では、2回目は？

牧野：高校2年生のころで、前の年にFTRSに合格していて、翌年はトヨタでFCJに乗る予定でしたが、また大変な状況になって、活動資金を用意することができずに辞退したんです。小学生のときと違い、僕もある程度状況を理解していたので。妹もいますし、僕のレースにお金を使っている場合じゃないと思ったので、やめる覚悟をしていました。でも、安田（裕信）さんが『やめるのはもったいない。どんなかたちでもいいからモータースポーツに携わっていたほうが絶対にいい』と言ってくれて。安田さんががやられていたカートチームで、ヨコハマタイヤの開発をすることで、お金をかけずに乗ることができたんです。

――安田選手の判断は間違いなく正しかったですね。

牧野：はい。その後は鈴鹿にガレージを構える自動車工房MYSTの庄司（富士夫）代表に助けてもらいました。MYSTには多くのジェントルマンドライバーがいたのですが、僕はスポーツ走行の前日から彼らのクルマのワックスがけやタイヤの搬入などを手伝い、当日は走る予定がなくても自分のヘルメットとスーツを持って行ってました。皆さん鈴鹿のスポーツ走行では最後まで走らないことも多く、最後の1枠分

当たり前のことが当たり前ではない経験をした　だから、いま自分ができることを精一杯やる



XPB

を僕に走らせてくれたんです。

——それが、2014年のスーパーFJの成功に繋がったのですね。

牧野：それこそ、今回退院して復帰するときも、鈴鹿を走らせてもらったんです。MYSTのJAF F4で、新品タイヤを1セット提供していただいたりとか、いまでも本当に良くしてくれます。スポーツ走行は久々でしたが、多くのクルマが走っていたのでめちゃめちゃ怖かった。昔は、よくこんなにクルマが多いなかをガンガン走っていたなと。それにしても、安田さんにしろ庄司さんにしろ、まわりの人に本当に恵まれていると思います。

——順風満帆でここまで来たようなイメージがありましたが、何度も厳しい状況を乗り越えてきたんですね。

牧野：でも、自分のなかで一番きつかったのは、ヨーロッパ1年目のF3で手首を骨折して欠場したときです。そこまでのレースもうまくいってなかったので、あのときはもう絶望でしたし、レースをやめたいとすら思いました。

M.Hirata



昨年オフから今季にかけてSFのテストドライブはゼロ。復帰初戦の第3戦オートポリス、そして第4戦SUGOの予選日までウエット。決勝日にようやくドライで走り、そこで初めてダンディライアンのマシン特性を感じることができた。決勝ペースも良く、手応えはつかめたという。

Y.Yoshimi



GT第4戦もてぎではスタートを担当。ウェッズに抜かれはしたが、終始冷静に走行。牧野の仕事は、後半スティントに向けてのインフォメーション、そしてタイヤの内圧の管理。そして「がんばらずに速く走る」こと。このすべてを完遂して走り切った。

無線で関西弁が出たら……

——髄膜炎を克服し、復帰戦はGT第2戦富士でしたが、ブランクを感じさせない走りとタイムでした。

牧野：これがまた不思議で、決勝はすごくペースが良かったんですけど、自分では全然うまく乗れていない感覚だったんです。いまのクルマってすごくセンシティブなので、がんばりすぎないというのがじつはポイントなのかなと思いました。自分ががんばっているときってブレーキをガンと踏んで突っ込んでいくんですが、富士ではそういう走りではなかった。そこにいろんなヒントがあるのかなと思いました。

——優勝したGTもてぎの第1スティントも、とても良かったですね。

牧野：すごく冷静に戦えました。19号車には行かれちゃいましたが、まわりの状況やタイヤの内圧などいろいろ考えながら走っていました。あのときもあまりがんばっていなかったというか、少し余裕を持って走っていたんです。フリー走行では、（山本）尚貴さんと比べるとブレーキとか少しがんばりすぎていたので、予選に向けては意識してドライビングスタイルを変え、やや抑えた走りをしました。それに関しては、いま僕らが取り組んでいることがうまく機能したと思います。

——具体的に、どのようなことに取り組んでいるのですか？

牧野：僕も尚貴さんも、もともとどちらかというとブレーキでガンガンいくタイプでしたが、クルマの姿勢をあまり変化させないほうが速いときもあります。ものすごく簡単に言うと、ブレーキングの踏力やリリースとかは、ガンっていく人もいれば、あまりピッチさせない人もいます。そのどれがクルマに合っているのか、新しいドライビングに挑戦しています。走り方ひとつでセットアップも変わってくるし、エンジニアの星（学文）さんもそのあたりをすごく研究してくれています。

——もてぎでは後半スティントの山本選手の走りを、どのような気持ちで見ていましたか？

牧野：無線では尚貴さんはすごく冷静でしたね。もてぎであそこまで気温が



高くなると、後ろにずっとついてると間違いなく厳しくなることをしっかりと把握し、状況をコントロールしながら完全にレースを支配していました。

――山本選手の無線での会話は常に冷静だと聞きますが、牧野選手はどうですか？　福住仁嶺選手によると、オンラインゲームをしているときの牧野選手と角田裕毅選手の会話は、かなりアグレッシブなようですが？

牧野：いやいや、角田には負けます。僕がかわいく聞こえるくらいです（笑）。たしかにいままでは無線でわりとガーガー言ってました。大阪の血が騒いでカッとなっちゃうタイプなので（笑）。でも、最近はできるだけ抑えて、物事を冷静に伝えるように心がけています し、もてぎでもそうできていたと思います。結局ブチギレたところで何も変わらないし、ただ雰囲気が悪くなるだけなので。チームのみんなが同じ目標に向かってやっているときは雰囲気も大事ですし、冷静にしゃべろうと心がけていると、すごく冷静に走ることができますから。

――精神面での大きな成長を感じますが、牧野選手にはワイルドでい続けて欲しいという思いもあります。

牧野：根っこにあるものはなかなか変わらないので、いまは冷静に演じようとしていますけど、いつかまた本性が

S.Tamura



出ると思います。関西弁になったときは、おそらく本性が出ています（笑）。

――GTで山本選手と組んで、何か発見や学びはありましたか？

牧野：みんなでひとつの目標に向かっていくときに、チーム全体をまとめ、動かす力がすごいと思いました。どうやったら人が奮い立つのかなど、いろいろなことを考えてやっていると思うし、そこはいままで僕に足りていなかった部分です。前はきっと、自分さえ良ければいいみたいな感じだったと思います。でも、尚貴さんと組ませてもらって、やっぱり人間関係はとても重要だと思ったし、まわりの人を巻き込む大切さを学びました。体調を崩したことで僕自身気持ちの変化もありましたし、いまはすべてがいい方向に向かっていると思います。

これまでのSFは30点

――SFはいきなりPP獲得という衝撃のデビューでしたが、過去2シーズンを振り返っての自己採点は？

牧野：30点くらいですかね。1年目に関してはPPを獲れたし、ポテンシャルもあったと思いますが、流れがあまり良くなくて、うまく噛み合わないもったいないレースが多かった。そういうのがなければ、チャンピオン争いにも絡めていたと思います。2年目はちょっと環境が変わり、チャンスがあると思っていました。でも、その2年目が大変でした。いまいち手応えを感じられずに過ごしたというか、いろんなことをトライしましたが、うまくつかみきれない1年でした。

――同世代の大湯都史樹選手が昨年初優勝し、今年はチームメイトの福住選手も初優勝しました。彼らが自分よりも先に勝ったことについて、あせりを感じたりはしますか？

牧野：どうなんですかね……。仁嶺が勝ったこの前のSUGOは、自分にとって復帰後初のドライのレースで、それなりに良いレースをできたので良かったです。それプラスアルファで仁嶺が勝ったのも良かったと思います。むしろ、昨年大湯が勝ったときのほうが、よっぽど『どうしよう……』みたいな気持ちでした。もちろん、僕も早く勝ちたいとは思っていますが、だからといってあせりはないですね。それよりも、いまは自分ができることをちゃんとやるのが一番だと思っています。

直近の目標は、ダブルチャンピオン
それを実現したら、その先にいろいろな道が開けると思うので

――今季はダンディライアンに移籍しましたが、チームの雰囲気やクルマの方向性はどうですか？

牧野：同じクルマでも、セッティングや感じ方は大きく違うんだなと思いました。チームの雰囲気はナカジマレーシングもすごく良かったですし、ダンデはチームのベースが京都なので関西人が多いし、僕の実家から1時間かからないくらいで行けるので、とてもやりやすい環境です。ただ、オフのテストでは1回も走っていなくて、この前のSUGOの決勝が初めてのドライだったので、まだ未知数な部分が多いですね。それでも、レースペースは悪くなかったし、ある程度手応えはつかめたので、もうちょっとセッティングを詰めていけばいい結果が出そうなので、次のもてぎが楽しみです。

――レーシングドライバーとして、どのような将来を思い描いていますか？

牧野：一番近い目標は、やはり国内でのダブルチャンピオン獲得です。それが実現したら、その先にいろいろな道が開けると思うので。最近はインディも面白いし、WECもまた盛り上がってきているじゃないですか。ル・マン24時間とか、歴史と伝統のあるレースにも出てみたい気持ちはあります。

――では、F1はどうでしょうか？

牧野：ホンダが撤退して難しい状況にはなりますが、やはりF1は僕の夢です。それこそダブルタイトルを獲得すれば、尚貴さんみたいにF1をテストする機会も出てくると思うので、それを目標にというか、絶対に乗ると決めてやっていかないと。レースをやっていくうえで、F1が最高峰というのは変わらないので。

――いま現在の技術とメンタリティでF2にチャレンジしたら、3年前よりもうまくいくと思いますか？

牧野：あのときとは違わないと絶対にだめでしょう。そうでないと、いまこうやって日本でレースをやってる意味がないので。F2にはF2の難しさがありますけど、もしまたF2に出たとしたら、もちろん前よりも高いレベルで戦えるはずです。

――同じ道を歩んでいた角田選手がF1で戦っている姿を見て、どのような気持ちですか？

牧野：いまは純粋にすごく応援しています。無線の言葉は汚いですが（笑）、本当にすごいと思うので。ただ、やっぱり自分自身もあの舞台に立ちたいという思いはあります。そこは忘れずにというか、絶対に変わらないですね。

――では最後に、読者やファンの人へのメッセージを。

牧野：健康第一！（笑）



杉村健太郎チーフエンジニアに聞く
ホンダGX270のポテンシャル

“戦う汎用エンジン”の奥深き世界

Text : 田中康二（Koji Tanaka／本誌） Photo : Club Racing
協力 : 本田技研工業／ホンダファイナンス／モビリティランド／関彰商事／横浜ゴム／メルティークビーフ／サラウォーター

2001年に始まり今年が第21回大会となった真夏の7時間耐久レース『もてぎKART耐久フェスティバル』（通称“K・TAI”）。「みんなでカートを楽しもう」というコンセプトのもと、現在はレンタル／ホビー向けの4ストローク汎用エンジン搭載車（クラス1〜3）をメインに、今年からモーター／バッテリーによって駆動する電動カートの「クラスE」が新設され、計4クラスで行なわれた。

総合優勝はヤマハMX300RKCを積むクラス3車両、2位以下にはスバルKX21を搭載する多くのクラス2車両が僅差で続いた。ホンダGX270の最上位は総合7位にとどまったものの、今年もバリエーションに富んだエンジンが真夏の祭典に華を添えた。

そのGX270で奮闘した97号車の横に、エンジンを愛おしそうに眺める男性がいた。彼は本田技研研究所のライフクリエーションセンターPUPG開発室の杉村健太郎さん。汎用エンジン開発に従事するチーフエンジニアだ。

「汎用エンジンの開発に携わっているなかで『エンジンをもっと知りたい』と思い、勉強も兼ねて以前はドライバーとしてK・TAIに参戦していました。実際に始めると技術的な知見に加えて、モータースポーツの楽しさを体験できたし、会社の仲間と職場以外でコミュニケーションを取りながら、同じ目標に進んでいく面白さも味わえました。いまは、その仲間が子育て世代に入ったことで走ってはいませんが、それでもK・TAIの現場には視察の意味もあって毎年必ず来ています」

そんな杉村さんは、10年ほど前に3年間タイに駐在した経験を持つ。当時、現地で目にした光景はいまだに強烈に脳裏に焼きついているという。

「日本にいると汎用エンジンを見かける機会は少ないですよね。屋台の裏の発電機や、それ以外となると建設現場や耕運機、降雪地帯では除雪機の動力源などだと思います。ところが、東南

総合結果

2021もてぎKART耐久フェスティバル“K-TAI”

●8月1日(日)　●ツインリンクもてぎ(4,801m)7時間
●参加:95台　●完走:93台　●天候:晴れ　●コース:ドライ

順位	No.	Class	Team	Engine	Lap
1	86	3	カローラ新茨城_ReonKids_1	ヤマハMX300RKC	134
2	888	2	道楽の会&AMEROID-R@SILK	スバルKX21	133
	4	2	ddd	スバルKX21	
	510	3	510club	ヤマハMX300RKC	
3	75	3	RF.AOYAMA 酒パワーズ	ヤマハMX300RKC	132
	38	2	TeamKRS-DAI&MKS	スバルKX21	
4	61	2	イワゾー・ノバレーシング	スバルKX21	131
5	23	2	A1-RACING RED	スバルKX21	130
	85	2	U1-WORKS	スバルKX21	
	43	3	BOOFOOSETSU	ヤマハMX300RKC	
	900	2	★★★METAMORPHOSE★★★	スバルKX21	
	31	2	3%泥酔ing@GEN	スバルKX21	
6	117	2	Yショップ針屋	スバルKX21	129
	78	2	SPJ TECORSA	スバルKX21	
	310	3	C.S.I Racing #1	WORLD FORMULA	
	32	3	ROSSO@GEN	ヤマハMX300RKC	
	5	2	MIC KARTING	スバルKX21	
	170	2	KNRT	スバルKX21	
	66	2	SUBARU GP	スバルKX21	
7	70	2	racer racer ACCEL+r	B&S XR1450	128
	6	2	ティーチャー&サラリーマン	ホンダGX270	
	97	2	クラブレーシング・トロワ	ホンダGX270	
8	111	2	Team Terepero & RF青山	スバルKX21	127
	125	1	BLUE EYES K	ホンダGX200SP	
	45	2	SRKT Venti	スバルKX21	
	46	2	SRKT Tall	スバルKX21	
	37	2	TeamKRS-DAI&MKS	スバルKX21	
	17	2	KMRT	スバルKX21	
9	58	2	MUEO2021	スバルKX21	126
	82	3	レーシングチーム オビ	ヤマハMX300RKC	
	35	3	スクーデリアPCR K3レーシング	ヤマハMX300RKC	
	26	2	RISE遊心products!	ロビンKX21R	
	39	2	A1-RACING BLUE	スバルKX21	
	52	2	BLACK OUT RACING T/M	ホンダGX270	
	92	2	sea bees with丘レーサー邦彦	スバルKX21	
10	25	2	racer racer r-kart	B&S XR1450	125
	19	2	チーム スマカメ	スバルKX21	
	27	1	PAROLIN·チームベア	ホンダGX200SP	
	12	3	負けラーレン·本多	ヤマハMX300RKC	
	29	2	ぽっチャーリー	スバルKX21	
11	2	2	ハヤコバレーシング	スバルKX21	124
	14	2	高根沢オートクラブ★OBチーム	スバルKX21	
	7	2	TOUSOU RS1	スバルKX21	
	30	2	カローラ新茨城_ReonKids_2	ホンダGX270	
	63	2	TMKC■アーネスト■亀	ホンダGX270	
12	80	2	OREGA RACING@GEN	ホンダGX270	123
	90	2	チームP·R·U	スバルKX21	
13	314	3	C.S.I Racing #5	ヤマハMX300RKC	122
	18	2	チーム18の1	スバルKX21	
	444	2	K.R.R. RedBell HONDA	ホンダGX270	
14	138	2	3B-Racing	スバルKX21	121
	555	2	Team supArna	スバルKX21	
	28	1	水月·チームベア	ホンダGX200SP	
	77	2	HKレーシング	ホンダGX270	
	88	2	Team 道楽の会	スバルKX21	
	44	2	Funny onza	ホンダGX270	
15	71	2	テクノKXネモ☆CITレーシング	スバルKX21	120
	99	2	Team ECO RUN	スバルKX21	
16	36	3	K-E POWER WORKS	ヤマハMX300RKC	119
	122	3	GRsport	ヤマハMX300RKC	
	902	2	ニシカワFactoryRacing	スバルKX21	
17	312	3	C.S.I Racing #3	WORLD FORMULA	118
	69	2	E.R.O Racing	スバルKX21	
	178	3	S.T.S.S	ヤマハMX300RKC	
	57	2	西入レーシングチーム@SILK	ホンダGX270	
	53	3	538-Racing	WORLD FORMULA	
18	95	2	クラブレーシング・アン	ホンダGX270	117
19	318	2	サイバーフォーミュラ・スゴウアスラーダ	ホンダGX270	116
	320	2	サイバーフォーミュラ・ユニオンセイバー	ホンダGX270	
20	711	2	吉宗Racing	スバルKX21	113
	645	2	Voice ! & ガレージ茶畑	スバルKX21	
	8	2	TOUSOU RS2	スバルKX21	
	313	3	C.S.I Racing #4	WORLD FORMULA	
21	98	2	クラブレーシング・キャトル	ホンダGX270	112
22	126	1	Team_HK&BlueEyes-K	ホンダGX200SP	111
23	101	2	FIELD@tousou	スバルKX21	110
	68	2	岡崎建設エンジョイクラブ&#70Masa	ホンダGX270	
	54	2	つくば自動車大学校 tact②	スバルKX21	
24	34	1	つくば自動車大学校 tact①	ヤマハMZ200	109
25	96	2	クラブレーシング・ドゥ	ホンダGX270	108
26	3	2	ddd KEYTECH43	ホンダGX270	107
27	16	3	TEAM G·J·C	ヤマハMX300RKC	106
28	538	2	二代目538-Racing	ホンダGX270	102
29	74	E	ERK Challenge	モーター	97
30	33	2	teamエムズ	スバルKX21	84
31	59	E	Z-KART	モーター	63
以上チェッカー					
32	15	2	ボンバーレーシング	スバルKX21	128
33	55	2	SEABEES with 崖レーサー邦彦	スバルKX21	125
34	21	3	俺らレーシング	ヤマハMX300RKC	121
35	311	3	C.S.I Racing #2	WORLD FORMULA	116
36	123	2	A1-RACING GT3	スバルKX21	115
37	24	2	FC Speed	ホンダGX270	75
	20	3	U-KART CIRCUIT 挑4	ヤマハMX300RKC	134
以上完走 (規定周回数:67Laps)					
	205	2	MRF with r-kart	スバルKX21	49
	10	2	チームFBレーシング	スバルKX21	37



▲ 今季のK-TAIで総合優勝をおさめたのはヤマハMX300RKCなどを積むクラス３車両（赤地に白字ゼッケン。ピット滞在義務時間は６分）だった。一方、最多エントリー台数を集めたのはホンダGX270やスバルKX21などによって争われるクラス２（黄地に黒字ゼッケン。ピット滞在時間は５分30秒）。このほかにホンダGX200やスバルEX21などのクラス１（白地に黒字ゼッケン。ピット滞在義務時間は５分）と電動カートによるクラスE（青地に白字ゼッケン。ピット滞在義務時間なし）の計４クラスが設けられた。







▲ 本田技術研究所ライフクリエーションセンターPUPG開発室に所属する杉村健太郎チーフエンジニア。かつては社内の同志と「汎用エンジンの勉強」「レースの面白さを体験する」ことを目的に自らドライバーとしてK-TAIに参戦していたという。今年は、95～98号車の計４台を走らせるクラブレーシングの一員として参加した。

アジアではもっと人々の生活に密着している。たとえば、河川の多いタイではGXエンジンにシャフトとプロペラをつないだだけの〝ロングテールボート〟という木造の簡素な船がある。その船は漁業や農作物の運搬など日常の足として使われています。漁業の途中、沖でエンジンが壊れると生命に関わるので、お求めやすい価格でありながら、絶対に壊れない〝タフさ〟を求められています」

エンジンのメンテナンスやオーバーホールといえば、室内の作業台で行なわれていることを連想するが、杉村さんが現地で見た景色は違っていた。

「彼らは砂利道で段ボールを1枚敷いて、そのうえで普通にオーバーホールしています。だから、メンテナンスのために特殊工具などを必要としない、簡単な構造でなければならない。日本や欧米では〝単なる仕事道具〟ととられがちなGXエンジンですが、彼らにとってはもはや生活の一部なんです。だから、家族の一員として名前をつける方もいますし、頭のうえに乗せて毎日家まで持ち帰っている人もいます」

こうした背景を知ると安易に先進技術を盛り込むことはせず、いまだにインジェクターではなくキャブレターで、水冷ではなく空冷である理由が分かってくる。４輪／２輪向けのエンジンとはまったく違う観点・感性で開発されているわけだ。

「そうしたことを知っていただいたうえで、吸気系や排気系などのチューニングを試してみると、K・TAIのような使われ方でも、まだまだGXエンジンの戦闘力は向上するはずですよ」

杉村エンジニアの言葉からは、汎用エンジンの奥深さが伝わってきた。

SAN-EI
CORPORATION

クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第105回

アルプスから富士へ

作家。1966年大阪生まれ、京都在住。『ある一日』『マリアさま』ほか著作多数。当コラムの絵はレースを愛する息子ひとひ氏が手がける。この連載をまとめた書籍が発売中。セナに捧げる書き下ろし小説「ブルドッグのアイルトン」を収録。twitterアカウント：@ishii_shinji_as

なんの変哲もない日本の住宅地を、光をこぼしながら移動してゆく

自転車レースの世界がいま、スーパースターの誕生に沸きかえっている。スロベニア生まれのタデイ・ポガチャルがそのひとだ。

昨年、コロナ禍での2020年ツール・ド・フランス、第9ステージのゴール前スプリントで初優勝。第15ステージの山岳コースでも勝利をおさめると、最終日前日、第20ステージの個人タイムトライアルで、57秒先行する同郷の王者ログリッチを逆転し、史上2番目に若い、ツール・ド・フランス総合チャンピオンを決めた。21歳だった。

ただの勝利でない。右に挙げた3ステージは、平坦路のスプリント、超級山岳、そしてタイムトライアルと、レースのタイプとしてはすべて異なる。そのすべてに勝つ、イコール、真のオールラウンダー王者。

事実ポガチャルは、総合チャンピオン、山岳賞、新人賞を独占。シャンゼリゼの表彰台では、本人はマイヨ・ジョーヌ（黄色ジャージ）を着用、隣ではマネキン二体が、それぞれマイヨ・ブラン・ア・ポワ・ルージュ（赤い水玉）、マイヨ・ブラン（白ジャージ）を被せられ、少し照れた様子で立っていた。

ここまでなら、期待の新星。しかしこの選手はものがちがった。

なんとポガチャルは、今年度2021年のツールにおいても、総合チャンピオン、山岳賞、新人賞のジャージを獲得。22歳での連覇は史上最年少。ツールでの新人賞は、25歳以下でもっとも成績上位のライダーに与えられるため、連覇が可能だ。

今年はもうひとり、自転車大国ベルギーの選手、ワウト・ファンアールトの爆発も注目をあつめた。アルプスの山岳ステージ、個人タイムトライアル、さらに、シャンゼリゼのゴールスプリントと、やはりまったく違う3つのステージで3勝し、最強オールラウンダー候補として名乗りをあげた。

これらスター選手たちは、パリでの表彰式が終わるや、チームバスで渋滞をかきわけ、シャルル・ド・ゴール空港にむかった。飛行機に乗って飛びたった先は、成田の国際空港。翌週から開催される、オリンピックの自転車ロードレースに出場するためだ。

うちは正直オリンピックはどうでもよい立場だったが、ポガチャルやファンアールト、ログリッチ、キンタナにニバリ、バルヴェルデ、イェーツ兄弟にゲラント・トーマスまでがやってくるとなっては、冷静ではいられない。テレビ放送はなく、ひとひとともに、英語解説つきのネット中継に朝から見入った。

レースがはじまる。画面の光景に「うわあ」と、ふたり同時に息がもれる。オレンジ、青、黄、グリーンの雲が、なんの変哲もない日本の住宅地を、光をこぼしながら移動してゆく。多摩川にかかる橋をわたり、丘陵地をゆったりとのぼり、ゆったりとくだる。日本の夏の風景を、逃げ集団が突っ走ってゆく。

大国魂神社の参道を、鳥居をくぐったポガチャル、トーマス、ログリッチが駆けぬける。山中湖畔を滑るように走り、富士の裾野にはいってスピードアップ。めざすゴール地点は、なんと！富士スピードウェイの周回コース。

最大勾配18％の三国峠で、ついにポガチャルがスパート。集団はぼろぼろと崩壊し、7名だけが先頭で生き残る。が、山中湖へのダウンヒルでファンアールト、イェーツらが追いつき、13名の精鋭がゴールをめざす。

マクナルティとカラパスが逃げ。チャンピオンらへのけん制が働き、集団からは誰も追わない。やがてカラパスがひとり抜け、いの一番に富士スピードウェイへ。

ゴール直前、2位集団が発火する。ファンアールトが先行。まくるポガチャル。スプリント勝負。煙がたつ。ゴールラインが輝く。さしたか、逃げきったか。されたか。

金カラパス。銀ファンアールト、銅ポガチャル。富士山も背伸びして見まもっていた。日本の大地が虹色に輝いた、6時間の熱闘。



絵：いしいひとひ

次号オートスポーツは9月3日(金)発売です

9月17日号 №1559 定価690円

※企画内容は変更になる場合がございます。

NEXT

特集

スーパーGT真夏の鈴鹿決戦

タイトル争いに加わる者、脱落する者を決する今シーズンの天王山

ル・マン24時間レース分析 — F1ベルギーGP — スーパーフォーミュラ第5戦速報 — ほか

Present For Readers

オートスポーツ読者のみなさんへ

1


2


3


4


1 ARTA ボーダーTシャツ（Mサイズ） 2名様
人気メーカーSCHOTTの定番モデルにARTAのロゴがあしらわれている。一般的なサイズよりも大きめに作られているので、単体でラフに着るスタイルがおすすめ！
提供：株式会社オートバックスセブン
URL：https://artaracing.com/collections/all

2 ARTA クールリバーシブルマスク 2名様
息苦しさを低減する立体的なデザインで、吸水速乾性、UVカット素材を使用した布製マスク。サイド部分にさりげなく『ARTA』ロゴが入っている。
提供：株式会社オートバックスセブン
URL：https://artaracing.com/collections/all

3 脇阪&坂東監督、宮田&牧野選手、桃原美奈さんサイン入り本誌（No.1557） 3名様
ニコニコ生放送で7/28に配信した『脇阪寿一のSUPER言いたい放題』にご出演の豪華4名のサインが入ったオートスポーツ本誌。またとないレアアイテム！

4 スマカメレーシング 学習帳 1名様
2019年『鈴鹿10HOURS』スマカメレーシング仕様の、こくご学習帳。表紙まわりにはハッキネン＆石浦選手の紹介が載っているが、中身は一般的な学習ノート。
提供：プラネックススマカメレーシング

応募方法 ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り **2021年9月3日（金）**（当日消印有効）

あて先 〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
（株）三栄 オートスポーツ編集部「1558号プレゼント」係

オンラインからの応募方法が変わりました

オンライン応募締切：2021年9月2日（木）
オンライン応募コード：『as1558』

PCやスマートフォンからご応募されるかたは、弊社が運営する『三栄ID』からお願いいたします。掲載のQRコードもしくは下記URLよりアクセスいただけます。登録後はサイト内の指示に従って必要事項をご記入ください。その際、ご住所等は正確にご入力いただきますようご協力をお願いいたします。
※応募ハガキ、オンライン応募によってお預かりした各種データは、今後の誌面作りへの活用、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内発送以外の目的には使用いたしません。

https://id.san-ei-corp.co.jp/top/

AS SIGN BOARD

INFORMATION | 気になる情報を速攻チェック

レーシングスポーツブランド ARTAの2021年サマーコレクション

スーパーGTでおなじみのARTAは、設立21年という歴史あるレーシングチーム。近年はレース活動のみにとどまらず、『レーシングスポーツブランド』としての地位を確立しており、レースという限界ギリギリの世界で磨かれてきた感性が存分に活かされたスポーツウェアやグッズの展開にも力を入れている。

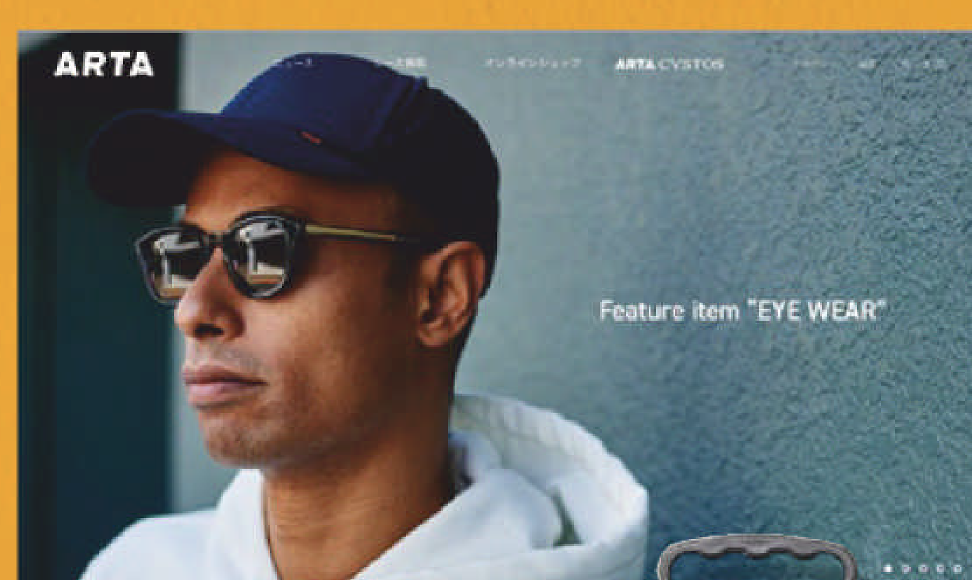
そんなレーシングスポーツブランドARTAから、まだまだ暑い時期に重宝するアパレルコレクションがリリースされた。「チームアイテムは使える場が限られそうなので正直悩む……」という方にもオススメしたい、普段使いができるアイテムがそろっている。その一部をご紹介しよう。

野球やサッカーなど幅広いジャンルのアスリートに向けたウェアを展開する『アンダーアーマー』とコラボレーションしたサンダル『UNDER ARMOUR ARTA CORE SLIDES』（¥3,565）は、曲線的なEVAフットベッド（インソール）を採用。抜群の履き心地だ。肌に触れるストラップは、裏面に柔らかいクッションがついたレザー調素材となっているため、ドライブ後やスポーツ後のリカバリーサンダルとしてもってこい。ストラップ表面にアンダーアーマーのロゴ、側面にARTAのロゴが配置されている。

保温・保冷に優れた『thermo mug』とのコラボモデルが『ARTAミルクタンク(水筒)』（¥4,950）だ。表面に水滴がつかない真空二重構造を採用した1.2ℓサイズモデルで、飲み物だけでなく氷やスープを入れてもOK。持ち運びに便利なハンドルがついており、レース観戦やアウトドアなどレジャーシーンで活躍すること間違いなしのアイテムとなっている。

ARTAオンラインショップでは、上記のプレゼント提供商品を含む、ブランドイメージを再現したシックでスタイリッシュな多種多様なアイテムを扱っている。女性や子ども向け商品も充実しており、新規コレクションも随時アップデートされるのでぜひチェックしてみてほしい。

●ARTA公式ブランドサイト
●URL：https://artaracing.com







SAN-EI
CORPORATION

No. 1558

auto sport

オートスポーツ 2021 9/3号

auto sport 2021年9/3号（隔週金曜日発売）2021年8月20日発売　第58巻第15号　通巻1558号
発行人：星野 邦久　編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

定価690円

本体627円

雑誌 29661-9/3

4910296610912
00627

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷